



ESCOLA NAVAL

talant de biẽ-faire



Departamento de Ciências do Mar

Hugo Miguel Da Silva Durão

A defesa de Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial

Defesas costeiras do Porto Grande da cidade do Mindelo

Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na
especialidade de Marinha



Alfeite

2020



ESCOLA NAVAL

talant de bi-faire



Hugo Miguel Da Silva Durão

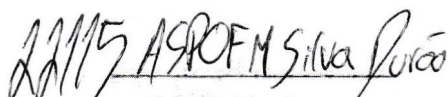
A defesa de Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial

Defesas costeiras do Porto Grande da cidade do Mindelo

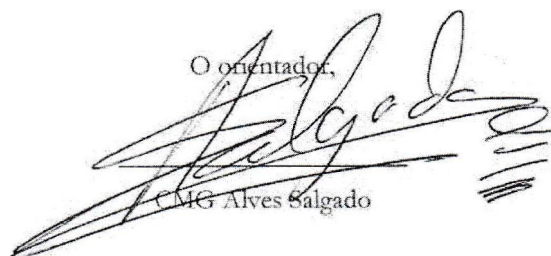
Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na
especialidade de Marinha

Orientação de: CMG Augusto António Alves Salgado

O aluno mestrando,


ASPOF Silva Durão

O orientador,


CMG Alves Salgado

Alfeite

2020

“The world has never seen a more impressive demonstration of the influence of sea power upon its history. Those far distant, storm-beaten ships, upon which the grand army never looked, stood between it and the dominion of the world.”

Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan

Dedicatória

Dedico esta dissertação de mestrado aos meus familiares, camaradas de curso e aos futuros Aspirantes e Cadetes da Escola Naval, que sintam apelo pelo conhecimento da História do Poder Naval bem como pela História de Portugal enquanto império colonial. Estas áreas, que ainda contemplam algum desconhecimento, necessitam ser estudadas para que seja compreendido todo o decorrer deste período da nossa ampla e bastante importante História.

Pretendo ainda dedicar esta dissertação, de uma forma bastante querida e amiga, ao meu Camarada Bruno Miguel da Fonseca Pereira que, tão inopinadamente, partiu no dia 25 de junho de 2019, deixando para trás um grande vazio em todos nós. Este vazio jamais será preenchido, contudo, cabe-nos a nós enquanto curso completarmo-nos com a querida memória que a todos deixaste. Acredito que nada ficou por te dizer em vida; gostava apenas que agora soubesses que todo o meu esforço e empenho, quer no presente e, especialmente no futuro, fará jus àquele que eu sei que tinhas e terias tido sempre. Recordo tudo o que passamos, todas as conversas, todos os cafés, todos os serões na camarata e todas as braçadas dadas a teu lado, nada por mim será esquecido. Até sempre Camarada.

Agradecimentos

Na impossibilidade de agradecer a todas as pessoas que direta ou indiretamente estiveram presentes e me prestaram a devida ajuda para a realização deste projeto, pretendo citar alguns nomes que considero que tenham sido fundamentais no decorrer de toda esta investigação, sendo que sem estas pessoas acredito vivamente que a mesma não teria sido possível.

Começo, naturalmente, por agradecer a toda a minha família que, sem dúvida alguma, sempre me proporcionaram todo o ambiente, seja ele físico ou intelectual, tornando possível a conclusão desta dissertação. Acrescento ainda que me ofereceram o maior auxílio que conseguiria pedir, não só nesta última etapa académica, mas em todo o meu percurso de vida e crescimento enquanto pessoa.

De seguida, agradeço também a todo o pessoal pertencente aos Arquivos, os quais necessitei, por diversas vezes, visitar a fim de recolher a informação necessária para esta investigação. Consequentemente, tenho presente de uma forma bastante pessoal todos os funcionários dos mesmos. Estes demonstraram-se sempre disponíveis e prontos para me auxiliar, tornando a minha permanência nos Arquivos bastante mais proveitosa.

Dirijo o meu maior agradecimento ao meu Orientador, o CMG Augusto António Alves Salgado. Durante este período de Escola Naval, foi uma grande fonte de inspiração devido a todo o conhecimento que demonstra, nomeadamente no que diz respeito à História de Portugal e à História do Poder Naval Português e de outros aliados. Da parte do Comandante sempre contei com o maior auxílio para a realização deste projeto, disponibilizando por inúmeras vezes ajuda em termos técnicos e científicos, mas também, com os seus conselhos e opiniões que, sem dúvida alguma, foram um pilar bastante importante, fomentando assim, ainda mais o meu gosto pela temática.

Por fim, quero agradecer aos meus Camaradas do Curso “João Baptista Lavanha”. Passamos por muitos momentos nestes últimos cinco anos, por momentos bons e alguns nem tanto, contudo, todos estes momentos a vosso lado tornaram-me a pessoa que hoje sou, e mais importante, o curso que hoje somos. Acredito que isso seja um motivo de enorme orgulho para todos nós. Assim, deixo-vos o meu muito obrigado.

Resumo

Este estudo centra-se na temática de Cabo Verde, antiga colónia de Portugal, no decurso da Segunda Guerra Mundial. Nesta dissertação, pretendo retratar alguns assuntos menos estudados ou que ainda não se encontram estudados de Cabo Verde no panorama da História de Portugal do século XX. Fará parte deste estudo a importância geoestratégica da Colónia no decorrer da última guerra mundial, bem como diversas outras temáticas que foram importantes para Portugal e Cabo Verde no decurso da mesma.

Entre as temáticas estudadas, está toda a componente da defesa, que nesta dissertação se apresenta, tendo um carácter totalmente inédito até ao momento, uma vez que estes assuntos não constam ainda em nenhum outro trabalho. O meu objetivo foi estudar e aprofundar este tema uma vez que, todos os assuntos desconhecidos da nossa História merecem e devem ser estudados para que melhor possamos compreender o decorrer da atuação portuguesa neste contexto da Segunda Guerra Mundial.

O estudo da defesa da colónia de Cabo Verde foca-se, essencialmente, na ilha de São Vicente, porque nesta ilha se encontra o melhor porto natural de todo o arquipélago, o Porto Grande da cidade do Mindelo. Serão abordados os meios próprios que a ilha tinha, o que necessitavam para fazer frente ao conflito, o envolvimento da Marinha em Cabo Verde e, os meios, bem como a sua evolução e empenho, na defesa do Porto Grande da ilha de São Vicente. Este será o ponto principal deste projeto.

A par destas aproximações, relatarei também alguns acontecimentos e considerações sobre as ilhas, não só respeitante a São Vicente, mas também outras que considero importantes, sendo pertinente o seu estudo, durante o panorama instaurado no decorrer do conflito. Estes outros assuntos também contemplam ainda algum desconhecimento, no entanto, tentei sempre, aprofundar o que até ao momento se havia estudado.

Palavras-chave: Segunda Guerra Mundial, Cabo Verde, ilha de São Vicente, Porto Grande, Portugal.

Abstract

This study focuses on the former Portuguese Colony, Cape Verde, during the Second World War. This dissertation intends to portray some subjects that haven't yet been studied about Cape Verde in the panorama of Portugal's History during the XX century. Part of this study will address the geostrategic importance of the Colony during the II World War, as well as several other themes that were important for Portugal and Cape Verde during the conflict.

Among the studied themes, the whole component of defense presented throughout this research work has an entirely unknown character so far, which can be confirmed once there are no studies regarding it.

This dissertation's main goal was to study and develop the defense topic since it is still an unknown part of our history. These matters need and deserve to be studied to better understand the Portuguese action in the context of the Second World War.

The study of Cape Verde's defense focuses essentially on São Vicente's island owing to the fact this island has the best natural harbor of all the archipelago, the Porto Grande in Mindelo's city. It'll be addressed the means the island had in its possession, the needs required to face the conflict, the Navy's involvement and both the means and its evolution and commitment to the defense of Porto Grande of São Vicente. This will be the main topic of this project.

In addition to these concepts, I will report some events and considerations about the islands, not only about São. Vincente, but also others considered important and relevant to study during the panorama established throughout the conflict. These other topics still reflect some unfamiliarity nevertheless, I will always try to deepen what had been studied so far.

Keywords: World War II, Cape Verde, São Vicente's Island, Porto Grande, Portugal.

Índice

Dedicatória.....	V
Agradecimentos.....	VII
Resumo.....	IX
<i>Abstract</i>	XI
Índice de Figuras.....	XV
Índice de Gráficos.....	XVII
Lista de Abreviaturas e Acrónimos	XIX
Introdução.....	1
Enquadramento Geral.....	1
Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação	2
Pertinência do Tema.....	3
Estrutura da Dissertação.....	3
Estado da Arte.....	5
Capítulo 1. Enquadramento Teórico	7
1.1 Teoria do Poder Naval de Alfred Thayer Mahan.....	7
1.2 Importância Geoestratégica e Interesses do Arquipélago de Cabo Verde	8
Capítulo 2. Considerações sobre a Colónia.....	17
2.1 A ilha de São Vicente.....	17
2.2 LATI em Cabo Verde.....	18
2.3 Cabos Submarinos em Cabo Verde.....	23
Capítulo 3. Defesa de Cabo Verde	29
3.1 Episódios Bélicos	34
3.2 Estado da Defesa de São Vicente	37
3.3 Posição da artilharia para defesa do Porto Grande durante o conflito	48
Capítulo 4. Envolvimento da Marinha na colónia de Cabo Verde.....	55
Conclusões	59
Referências Bibliográficas	65
Apêndice A – Navios da Armada em Cabo Verde (1939-1942).....	67
Apêndice B – Unidades do Exército mobilizadas para Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial	71

Índice de Figuras

Figura 1: Arquipélago de Cabo Verde (Grupo Barlavento e Sotavento).	9
Figura 2: Cabo Verde enquanto ponto de ligação intercontinental. Cabo Verde nas rotas do Atlântico.	10
Figura 3: Ameaça americana caso as posições navais das ilhas de Cabo Verde e Açores fossem ocupadas por potências inimigas.	13
Figura 4: A “Rede Vermelha”, considerada como um dos principais pilares do poder britânico.	24
Figura 5: Esquema da rede T.S.F. em Portugal.....	27
Figura 6: Pormenor da Carta da ilha de S. Vicente (1932) Escala 1:75.000. Ministério das Colónias, Comissão de Cartografia.....	31
Figura 7: Canal entre o Porto Grande do Mindelo e a ilha de Santo Antão.....	32
Figura 8: Hidroavião monoplano quadrimotor <i>Short Sunderland</i> MK 1.	34
Figura 9: Relatório do estudo para a colocação das barreiras de minas (1930).....	40
Figura 10: Hipóteses previstas para um ataque à ilha de São Vicente.	43
Figura 11: Duas das três <i>Schneider Canet</i> instaladas na Ponta João Ribeiro para proteção do Porto Grande....	48
Figura 12: Bateria Mista de Artilharia de Cabo Verde, Posição de João Ribeiro, escala 1:500.....	49
Figura 13: Localização das peças <i>Armstrong</i> na Ponta do Morro Branco, escala 1:2500.....	51
Figura 14: Duas das três peças <i>Armstrong</i> localizadas na Ponta do Morro Branco, uma facilmente observada à esquerda, a outra encontra-se à direita.....	51
Figura 15: Oficiais do Exército e da Marinha nas peças do Monte Sossego.	52
Figura 16: Bateria Mista da Artilharia de Cabo Verde, escala 1:12.500.	54

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Viagens realizadas pela LATI entre 1939 e 1941.	23
---	----

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

AHM	Arquivo Histórico Militar
AHU	Arquivo Histórico Ultramarino
B.A.C.	Bateria de Artilharia de Costa
B.A.C.A.	Bateria de Artilharia Contra Aeronaves
BCM	Biblioteca Central de Marinha
F.O.C.V.	Forças em Operações em Cabo Verde
HMS	<i>Her Majesty's Ship (Royal Navy)</i>
I.C.	<i>ITALCABLE</i>
LATI	<i>Linee Aeree Transcontinentali Italiane</i>
S. Vicente	São Vicente
T.S.F.	Telegrafia sem fios
W.T.C	<i>Western Telegraph Company</i>
m	Unidade de medida de comprimento do Sistema Internacional (metro)
cm	Unidade de medida de comprimento equivalente à centésima parte do metro (centímetro)
mm	Unidade de medida de comprimento equivalente à milésima parte do metro (milímetro)
km	Unidade de medida de comprimento equivalente a mil metros (quilómetro)
km ²	Unidade de medida de superfície correspondente à área de um quadrado com mil metros de lado (quilómetro quadrado)
kg	Unidade de medida de massa do Sistema Internacional (quilograma)
N	Ponto cardeal Norte
S	Ponto cardeal Sul
E	Ponto cardeal Este
O	Ponto cardeal Oeste

NE	Ponto cardeal Nordeste
SE	Ponto cardeal Sudeste
NO	Ponto cardeal Noroeste
SO	Ponto cardeal Sudoeste

Introdução

O correto conhecimento da História é um pilar fundamental para localizar o Homem e as suas ações no espaço e no tempo, sobretudo quando se relaciona com um dos acontecimentos mais marcantes do panorama militar global. Em adição, dá ainda a possibilidade de conhecer as suas diversas realidades no mesmo panorama e acontecimento, permitindo assim a compreensão das várias motivações e ações do Homem num mesmo contexto, que neste caso se prende com a Segunda Guerra Mundial. Quando somos portadores de um panorama histórico esclarecido e bem estudado, podemos utilizar esse mesmo conhecimento de modo a gerar auxílio nas nossas futuras ações e tomadas de decisão.

A problemática desta dissertação consiste exatamente em aumentar e esclarecer o panorama vivido em Portugal e, em especial em Cabo Verde, no decorrer da Segunda Guerra Mundial. Assim, é analisada a defesa de Cabo Verde no decorrer do conflito, focando-se na ilha de São Vicente e no seu porto. Além dos objetivos científicos desta dissertação, que são a perceção da condução da defesa de Cabo Verde no decorrer da guerra, percebendo como esta era feita e como foi evoluindo, tenho ainda um outro objetivo de carácter mais humano e comportamental, pretendo que, não só, tenhamos uma perceção do desenrolar do conflito no meio Colonial, que foi aquele que mais inquietou Portugal e os nossos aliados, como também tenciono criar conhecimento das ações tomadas e formas de pensamento de todos aqueles que trabalharam a fim de garantir a nossa integridade e a de todos os que se viram afetados pela guerra, com o objetivo de, em caso de necessidade, se possa utilizar a realidade do passado como geradora de conhecimento para o futuro, aplicando-o a bem da nação.

Enquadramento Geral

A Segunda Guerra Mundial, cuja duração decorreu entre os anos de 1939 a 1945, foi um conflito que envolveu todas as grandes potências mundiais da época. Desde o início deste conflito e com o seu desenrolar foi notório que as potências e as nações envolvidas se encontravam divididas em dois grandes grupos, duas alianças militares opostas: por um lado, os Aliados, cujas maiores potências compreendiam os Estados Unidos da América, União Soviética e Inglaterra; por outro lado, as nações do Eixo, constituídas pela

Alemanha, Japão, Roménia, Hungria e Itália. Este conflito foi considerado como o mais amplo da história, contando com mais de 100 milhões de militares mobilizados e o primeiro e único conflito, até à data, em que se verificou o uso de armamento nuclear tornando-o assim o mais letal da história, somando-se valores entre 50 e 70 milhões de mortes (Sommerville, 2008).

Durante este conflito os arquipélagos portugueses do Atlântico acabaram por ser muitíssimo importantes, devido à sua posição estratégica, nomeadamente os Açores. Se este foi bastante estudado, em especial por investigadores nacionais, contudo, outros houve, como foi o caso do arquipélago de Cabo Verde, que foi bastante menos estudado. Neste arquipélago, foi a ilha de São Vicente que suscitou maior interesse aos dois blocos durante a Guerra, como se aprofundará durante este estudo. Ao longo do conflito, e durante o desenrolar do mesmo, tanto a Alemanha como os Estados Unidos da América ou a Inglaterra tiveram bastante interesse em evitar que os adversários conseguissem uma presença efetiva no arquipélago, mesmo que para tal tivessem de recorrer a uma ocupação efetiva da ilha, pois esta assegurava a entrada Sul do Atlântico Norte.

Será este um dos principais temas abordados nesta dissertação, direcionando-a para a defesa de Cabo Verde realizada por Portugal, em oposição aos interesses que as diversas potências tinham para estas mesmas ilhas, projetos para a sua defesa e preocupação que o Arquipélago trazia aos Aliados devido à forte necessidade que estes tinham em assegurar que o mesmo não caísse nas “mãos” do Eixo, mais concretamente da Alemanha, que caso ocupasse o arquipélago mais influenciaria o xadrez estratégico do conflito.

Âmbito, Objetivos e Metodologia da Dissertação

A elaboração desta investigação insere-se na área de estudos do curso de Ciências Militares Navais, ramo de Marinha da Escola Naval, durante o qual são fornecidas ferramentas necessárias e apropriadas para abordar este tipo de temáticas. O seu desenvolvimento requer a aplicação de conceitos aprendidos nas unidades curriculares de História Naval e História do Poder Naval que proporcionam alguns conhecimentos base sobre os assuntos a serem abordados. Sendo que é precisamente sobre a vertente da História do Poder Naval que se centra esta dissertação.

Este processo de investigação reger-se-á pelos seguintes objetivos: conhecimento detalhado do decorrer da Segunda Guerra Mundial visto a partir de Cabo Verde, em

particular no que respeita às defesas costeiras do Porto Grande da cidade do Mindelo e estudo da sua ligação com Portugal.

Com isto, procedeu-se ao desenvolvimento de pesquisas documentais e bibliográficas com recurso a fontes arquivísticas e a outros estudos relacionados à temática descrita, constituindo assim, a etapa inicial do trabalho de investigação. Após reunida toda a informação e dados relacionados com o tema, segue-se a seleção do material que mais se demonstre pertinente relativamente ao tema a estudar, é nesta fase que se começa a moldar uma estrutura para a dissertação, dando-se início ao planeamento da mesma. Segue-se depois a fase de análise, interpretação e relacionamento entre as fontes estudadas e trabalhadas, é nesta fase que se criam relações e informação sobre os assuntos inseridos no tema, esta etapa tem como objetivo criar uma linha de pensamento fundamentado sobre a temática a abordar.

Pertinência do Tema

A problemática anteriormente descrita representa pertinência em avaliar o interesse das diversas potências beligerantes no arquipélago de Cabo Verde, o desenrolar das atividades militares e de defesa nesse mesmo local durante o conflito, nomeadamente a evolução das capacidades de defesa disponibilizadas por Portugal, no decorrer da Segunda Guerra Mundial.

Desde bastante cedo, começando ainda com conflitos anteriores, tais como a Primeira Guerra Mundial, é possível perceber que o domínio dos mares, destacando aqui o Atlântico, é um dos valores mais defendidos para o controlo das guerras e a sua vitória. De modo sucinto, para uma nação ganhar a terra teria obrigatoriamente de vencer os mares primeiro, sendo este um dos principais pilares idealísticos seguido pelas nações durante a Segunda Guerra Mundial. Desta forma, pretendo com este estudo perceber se o arquipélago cabo-verdiano foi um suporte para o domínio do Atlântico e quais as defesas presentes no mesmo no decorrer do conflito.

Estrutura da Dissertação

Esta dissertação respeitará uma estrutura funcional que contemplará quatro capítulos. Começará com uma fase introdutória, constituindo o primeiro capítulo, onde se explicará uma das ideologias teóricas mais respeitadas e utilizadas na altura da guerra, sendo

que esta era considerada um pilar fundamental para muitas das nações envolvidas no conflito. Esta breve introdução à teoria de Mahan é fundamental para a correta perceção dos assuntos que nesta dissertação estão retratados. Irei ainda proporcionar uma explicação fundamentada sobre as diferentes formas como os Aliados e o Eixo viam Cabo Verde, bem como as vantagens que ambos os grupos reconheciam no Arquipélago, sendo que, como se irá observar mais adiante, estas vantagens recaíam sobretudo na ilha de S. Vicente.

No segundo capítulo, irei, primeiramente, proceder a uma breve descrição da ilha de São Vicente. De seguida, retratarei o envolvimento da companhia aérea italiana LATI na ilha do Sal. Este tema será abordado de forma bastante breve, no entanto, acredito que seja de extrema importância constar neste trabalho, uma vez que se tratou de um acontecimento bastante relevante e, possivelmente, comprovativo de alguma atividade do Eixo em Cabo Verde. Ainda inserido neste capítulo, abordarei um tema bastante importante para a nossa valorização relativamente aos países constituintes dos Aliados, os cabos submarinos. Descreverei cronologicamente as etapas na formação e ligação a Cabo Verde dos cabos, bem como retratarei alguns acontecimentos que colocaram estas ligações em risco.

É no terceiro capítulo desta dissertação que me debruçarei sobre a defesa do arquipélago, sendo que irei direccionar a minha especial atenção para a ilha de São Vicente e o seu Porto principal. Neste irei, inicialmente, retratar alguns dos poucos episódios bélicos documentados que decorreram durante o conflito no arquipélago. Ainda respeitante a este capítulo, retratarei o estado da defesa de São Vicente e a instalação inicial da artilharia presente na mesma, antes do reforço de efetivos para assegurar a defesa da ilha no decorrer do conflito. Descreverei também as medidas implementadas para fazer face a qualquer ataque ao Porto Grande de São Vicente assim como as posições escolhidas para a artilharia por forma a assegurar a sua defesa.

Por fim, no quarto e último capítulo, irei relatar alguns dos acontecimentos que envolveram a Marinha no decorrer da Segunda Guerra Mundial em Cabo Verde e noutras colónias. Alguns destes acontecimentos, tiveram obrigatoriamente de ser tratados e abordados no capítulo anterior, referente à defesa de Cabo Verde. Neste último irei retratar os envolvimento ainda não mencionados noutras ocasiões no decorrer deste estudo.

Estado da Arte

Existe um conjunto de estudos sobre a importância Geoestratégica de Cabo Verde, o que corresponde ao primeiro capítulo do meu projeto, no entanto, este conjunto foca-se, maioritariamente, na época que decorre entre a Expansão até ao século XVIII. Para o século XX, e ao contrário do que ocorre para o arquipélago dos Açores, e até das Canárias, apenas existe a obra de Adildo Soares Gomes com o título “Cabo Verde e a Segunda Guerra Mundial”, publicado em 2018. Esta obra relata a importância estratégica que Cabo Verde teve na política externa portuguesa durante a Segunda Guerra Mundial, onde o autor aborda também a mais valia que este arquipélago demonstrou ser para os Aliados e para o Eixo. Refere também, de forma muito genérica, algumas das operações planeadas, mas nunca executadas, pelos Aliados e pelo Eixo para ocupar as ilhas.

Embora se perceba o porquê desta obra ter sido uma das obras consideradas fundamentais no decorrer do meu estudo, claramente não foi a única. António José Telo também já publicou um vasto conjunto de obras que abordam pilares de extrema importância para o estudo desta temática. Para esta dissertação, realço “Portugal na Segunda Guerra Mundial”, publicada em 1987, tratando-se de uma obra relacionada com a política externa portuguesa durante a guerra, abundante em informação proveniente dos arquivos inglês e americano. Já “Os Açores e o controlo do Atlântico, 1898-1948”, do mesmo autor, analisa o arquipélago dos Açores, explicando como o mesmo se inseriu na estratégia das grandes potências, permitindo perceber e criar um paralelismo para as ilhas cabo-verdianas. Em adição, na obra “A Grande Guerra no Atlântico Português”, em coautoria com Augusto Salgado, podemos ter uma perspetiva sobre Cabo Verde, mas aqui durante a Grande Guerra de 1914-1918. Outra obra importante para este estudo foi “Roosevelt, Churchill e Salazar (A luta pelos Açores)” de José Freire Antunes. Assim, e através das obras acima referidas, tentarei criar um desenrolar de acontecimentos que envolveram o arquipélago cabo-verdiano no Atlântico Central, sendo este também, um ponto crucial na minha dissertação.

Relativamente à companhia de aviação comercial italiana LATI, realço um artigo da autoria de Augusto Salgado, a ser publicado antes do final deste ano na revista *NAVIGATOR*, porque considero de extrema importância as facilidades que os italianos tinham em Cabo Verde, mais precisamente na ilha do Sal. Foi por esta razão que decidi incluir o tema neste trabalho, embora de forma bastante breve, nomeadamente nos aspetos

que considero mais pertinentes para o estudo desta temática, utilizando o estudado pelo autor citado e outras informações recolhidas nos nossos Arquivos Históricos com o objetivo de colmatar a necessidade indiscutível de abordar a LATI no contexto da Segunda Guerra Mundial em Cabo Verde.

No que diz respeito a episódios bélicos ocorridos em Cabo Verde no decorrer do conflito, decidi abordar um acontecimento presente na edição de março 2020 da Revista de Marinha. O artigo que aborda este episódio entre submarinos alemães e ingleses é da autoria de Emanuel C. D'Oliveira e Augusto Salgado. Este episódio vem extremamente bem retratado e explicado neste artigo, com alguns testemunhos de populares que presenciaram o acontecimento. Optei por retratá-lo nesta dissertação, uma vez que retrata bastante bem a forma como os submarinos alemães operavam em Cabo Verde, maioritariamente para fins de abastecimento e repouso clandestinos. Ainda relativo a este assunto, surge um outro episódio bélico totalmente retratado e explicado através de informação recolhida nos Arquivos Históricos nacionais.

No que concerne a cabos submarinos em Cabo Verde, este assunto já se encontra estudado por alguns autores. A informação que se encontra nesta dissertação teve origem no livro de Adildo Soares Gomes, já anteriormente mencionado, bem como na obra de António José Telo e Augusto Salgado, sendo que neste subcapítulo fiz uma correlação destas duas obras com o objetivo de complementar o que ambos os autores já haviam estudado, procurando sempre amplificar estas descobertas através das minhas pesquisas realizadas nos arquivos portugueses.

Os restantes assuntos presentes nesta dissertação de Mestrado, nomeadamente relativos à defesa da então colónia de Cabo Verde, até ao momento não se encontram estudados, não existindo nenhum outro estudo onde se conclui o que apresento no decorrer deste trabalho. Para a elaboração dos restantes assuntos neste estudo abordados, utilizei informações recolhidas nos vários arquivos portugueses, informações estas presentes em forma de ofícios, relatórios, pareceres das chefias Militares das ilhas, entre outras formas de informação, destacando pormenorizadamente o Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), a Biblioteca Central de Marinha (BCM) e o Arquivo Histórico Militar (AHM).

Capítulo 1. Enquadramento Teórico

1.1 Teoria do Poder Naval de Alfred Thayer Mahan

Alfred Thayer Mahan foi um Oficial da Marinha dos Estados Unidos da América, nascido em Nova Iorque em 1840 (Ribeiro, 2011). A sua teoria sobre o Poder Naval tornou-o no principal teórico sobre esta temática, seguido em quase todo o mundo (Violante, 2016). Contudo, foi no período que vai até ao final da Segunda Guerra Mundial que esta teoria se tornou um exemplo seguido por diversas outras nações para além dos Estados Unidos da América.

A teoria do Poder Naval de Mahan defendia, essencialmente, um pilar fundamental: “aquele que dominar os oceanos dominará o mundo”. Sendo o expansionismo oceânico dos EUA no início do Século XX um dos melhores exemplos desta teoria, facilmente observado não só pela construção do Canal do Panamá, como pela ocupação de vários pontos estratégicos em vários oceanos, dos quais Cabo Verde podia ter sido mais um exemplo.

O Almirante americano defendia também a necessidade da existência de uma grande marinha mercante e via as colónias como pontos cruciais para o reabastecimento desta marinha. Relativamente à marinha de guerra, Mahan acreditava que esta era um requisito a qualquer grande país. Atribuía ainda, e de uma forma bastante explícita, a missão das grandes esquadras de navios de guerra, as quais tinham como objetivo o combate contra navios de guerra inimigos no decorrer das batalhas por forma a ganhar o controlo e comando dos mares, negando aos inimigos as bases, pontos estratégicos e de comunicações. Desta forma, podemos constatar que a marinha de guerra servia para negar ao inimigo o uso do mar. Mahan acrescentava ainda que as marinhas de guerra não poderiam ser empenhadas em ataques a navegação mercante (Mahan, 1890), que foi bastante observado neste conflito, nomeadamente através de afundamentos a navios mercantes ingleses por parte da Marinha alemã.

Sendo esta teoria aceite e utilizada por diversas nações envolvidas no conflito, é possível perceber-se a proveniência do interesse de algumas potências em ocupar o arquipélago de Cabo Verde, uma vez que este “abria as portas” para o Atlântico Sul, sendo que este arquipélago é um ponto crucial para as rotas Africanas.

1.2 Importância Geoestratégica e Interesses do Arquipélago de Cabo Verde

Como foi abordado, para Mahan os mares eram uma via de domínio do mundo. O Almirante americano defende também que é necessário dominar bases terrestres para prosseguir com o domínio marítimo. Compreende-se então que quem dominar essas mesmas bases tem a “porta” para o domínio dos mares aberta. Por conseguinte, quem os mares controlar poderá dominar o mundo (Ramalho, 1992 *apud* Gomes, 2018). Adicionalmente, dizia ainda que a extensão costeira e a qualidade dos portos de qualquer nação eram cruciais para que a mesma conseguisse o desenvolvimento, todavia, esta extensão poderia ser perigosa caso não existisse quantitativos populacionais e recursos para a sua defesa (Junior & Dougherty, 2003 *apud* Gomes, 2018).

Cabo Verde inseria-se na classificação de base terrestre para muitas nações envolvidas na guerra, sendo que a sua ocupação era de extrema importância. De facto, Cabo Verde não possuía muitos recursos, contudo, tinha um porto bastante bom e bem localizado, o Porto Grande da cidade do Mindelo. Deste modo, Cabo Verde vai ao encontro à ideia de Mahan e compreende-se então que o interesse americano pela Colónia estava bastante sustentado pelas ideias do Almirante americano. A participação ativa por parte dos Estados Unidos da América em Cabo Verde iria assim fornecer aos americanos a hipótese de constituir bases de apoio no Atlântico, fundamentais para assegurar a sua defesa territorial e para garantirem um bom desfecho na Segunda Guerra Mundial.

O arquipélago de Cabo Verde encontra-se situado no Atlântico Norte delimitando a fronteira entre o Atlântico Norte e o Atlântico Sul, dividido por dois grupos de ilhas: a Norte, o grupo do Barlavento, do qual fazem parte as ilhas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, S. Nicolau, Sal, Boa Vista e os ilhéus desabitados dos Pássaros, Braco e Raso; a Sul, encontra-se o grupo de Sotavento, do qual fazem parte as ilhas de Maio, Santiago, Fogo, Brava e os ilhéus desabitados de Santa Maria, Grande, Luís Carneiro, Sapado e de Cima (Ferreira, 1997).

Segundo um artigo da universidade da Madeira¹, intitulado “Descobrimento e Povoamento de Cabo Verde”, a partir de 1434, os navegadores ao serviço de Portugal integraram um processo gradual de exploração do litoral africano, tendo sido durante este processo que as ilhas de Cabo Verde foram descobertas.

¹ <https://core.ac.uk/download/pdf/38682506.pdf>

Em 1444, os navegadores tinham chegado à costa da Guiné, o tipo de navegação destes iniciais navios portugueses era essencialmente à bolina e à vista de Costa. Só 15 anos depois da chegada à Guiné, e numa viagem de retorno, foi descoberto de forma acidental algumas das ilhas de Cabo Verde, sendo estas a ilha de Santiago, Maio, Fogo, Boa Vista e Sal, tendo sido descobertas por Luís de Cadamosto, António da Noli e Diogo Gomes.

Numa nova viagem, compreendida temporalmente entre os finais de 1461 e inícios de 1462, o navegador Diogo Afonso avistou as ilhas Brava, São Nicolau, Santa Luzia, Santo Antão, São Vicente e os ilhéus Raso e Branco. Segundo relatos, estas ilhas estavam desertas, isto é, sem qualquer indício de presença humana.

Apresenta-se em baixo uma imagem extraída do *Software Google Earth®* e editada pelo autor, onde se pode verificar a localização das referidas ilhas e identificar claramente os dois grupos acima anunciados.



Figura 1: Arquipélago de Cabo Verde (Grupo Barlavento e Sotavento).

Fonte: (*Software Google Earth®*) e editada pelo autor.

Podemos já facilmente compreender alguns benefícios do arquipélago cabo-verdiano: em primeiro lugar, sabe-se que este se encontra localizado num ponto de ligação entre os continentes Africano, Europeu e Americano (Gomes, 2018).



Figura 2: Cabo Verde enquanto ponto de ligação intercontinental. Cabo Verde nas rotas do Atlântico.

Fonte: (www.researchgate.net), desenho de José Manuel Cabrita

Desta forma, pode-se igualmente referir que o arquipélago é um bom ponto de navegação, seja ela marítima ou aérea, à luz do que já foi retratado. Aditivamente e tendo em conta que se encontra favoravelmente posicionado a várias rotas de navegação, este arquipélago tem também uma excelente importância enquanto base de apoio logístico para quem nessas mesmas rotas navega.

A preocupação dos diplomatas norte-americanos relativa à luta pela conquista do arquipélago de Cabo Verde iniciou-se no verão de 1940 (*idem*). Foi durante esta altura que se verificou uma inquietação americana devido à possibilidade de ataque do Eixo à Colónia. Realço o facto desta ser uma colónia com um enorme interesse estratégico no Atlântico, bastante cedo no desenrolar do conflito.

Um dos principais motivos que levou a colónia de Cabo Verde à sua elevada importância estratégica foi o facto da navegação Aliada no Mediterrâneo se encontrar praticamente fechada devido às operações da Alemanha e da Itália (*idem*). Esta situação colocava Cabo Verde como um ponto chave e de extrema importância na guerra Atlântica, pois obrigava a navegação a utilizar a longa rota à volta de África, nas suas ligações com todo o Atlântico Sul e o Extremo Oriente.

Inglaterra como uma grande potência Naval que era e sendo esse um dos principais pilares da sua história, tinha a necessidade de assim continuar o seu legado, era defendido

em Inglaterra que o “domínio naval é tudo” (Telo, 1993 *apud* Gomes, 2018). Para esta grande potência Naval continuar com o seu património, nomeadamente as estações navais que tinha no Atlântico, tornou-se necessário que o expansionismo alemão, ao longo do Norte de África, tivesse um ponto final. Se durante a Grande Guerra, a Inglaterra teve que negar à Alemanha qualquer porto fora do Mar do Norte que lhe proporcionasse acesso livre ao Atlântico (Salgado e Telo, 2019), na Segunda Guerra Mundial, era bastante mais importante que a Inglaterra negasse o uso de Cabo Verde aos alemães, uma vez que Londres já conhecia a ambição alemã em ocupar Gibraltar e inclusivamente Portugal continental, através de uma operação denominada “Félix” (Gomes, 2018). Em caso de ocupação destes territórios, constituindo uma séria ameaça à navegação Aliada no Atlântico, era fundamental que Cabo Verde não caísse também nas mãos das potências do Eixo.

Durante a Segunda Guerra Mundial, à semelhança do ocorrido na primeira, um dos pontos mais importantes da estratégia britânica foi tomar medidas que salvaguardassem o domínio das posições estratégicas, aquelas consideradas essenciais para vencer a guerra nos mares (Salgado e Telo, 2019). O ponto acima referido relativamente à estratégia britânica envolve diretamente os arquipélagos Atlânticos portugueses (Açores, Cabo Verde e Madeira), sendo que para os ingleses impedirem que a Alemanha obtivesse portos fora do Mar do Norte que lhe dessem acesso ao Atlântico, os dois primeiros arquipélagos mencionados foram particularmente importantes. A situação, oficialmente conhecida, em que se encontrava o nosso país perante o conflito era de neutralidade, condicionada pelas obrigações da nossa aliança com a Inglaterra (AHM – FO-037-518-CV).

Relembro que inicialmente a Alemanha não tinha portos na Europa fora do Báltico e do Mar do Norte, significando que a esquadra alemã estava confinada num espaço limitado. Percebe-se então, ainda mais, a necessidade que a Inglaterra tinha em negar portos fora do Mar do Norte, uma vez que estes poderiam ser uma grande vantagem para os alemães se iniciarem no Atlântico, abrindo assim outras possibilidades para o Eixo, podendo desta forma iniciar a sua atuação noutros oceanos.

Desde bastante cedo, os Aliados tinham conhecimento da possível presença de alguns submarinos alemães a operar nas águas de Cabo Verde, como aliás pode ser comprovado por alguns relatos internos (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios), nomeadamente na ilha de S. Vicente. Estes acontecimentos não deixavam

a Inglaterra descansada, pois existia na referida ilha uma estação bastante importante de cabos submarinos, que permitia o estabelecimento de comunicações telegráficas entre a Europa, a América e África. Considerando estes factos, o Governo Britânico fez saber a Portugal que a única ajuda que necessitavam do nosso país era a de garantir que a segurança destes cabos submarinos era satisfeita, uma vez que estes eram o meio que ligavam a Inglaterra ao mundo e às suas colónias (Gomes, 2018).

Conclui-se então, que a importância estratégica do arquipélago estava ligada não apenas ao facto de Cabo Verde ser uma “porta” para assegurar a navegação do Atlântico, mas também que este era importante para os Aliados, em termos de comunicações fixas, pelo que naturalmente não estavam dispostos a perdê-lo para o Eixo.

Contudo, para os Estados Unidos da América, o arquipélago de Cabo Verde tinha sobretudo um objetivo de defesa, à semelhança dos Açores. Em 1941, e mesmo antes, ambos os arquipélagos faziam parte de uma linha estratégica para a defesa territorial americana, que tinha de ser garantida, tendo ainda em consideração a cada vez mais presente e existente atividade alemã no Atlântico (Anais do Clube Militar Naval, nº05 e 06, 1941).

Ao que as informações recolhidas nos indicam, os Estados Unidos da América não teriam qualquer intenção de espoliar as ilhas Atlânticas, tanto os Açores como Cabo Verde, à soberania portuguesa, desde que estas permanecessem na posse dos Aliados. No fundo, os americanos pretendiam, na sua política defensiva do Hemisfério Ocidental, que as nossas posições estratégicas, ilhas Atlânticas, não passassem para os lados do Eixo (*idem*).

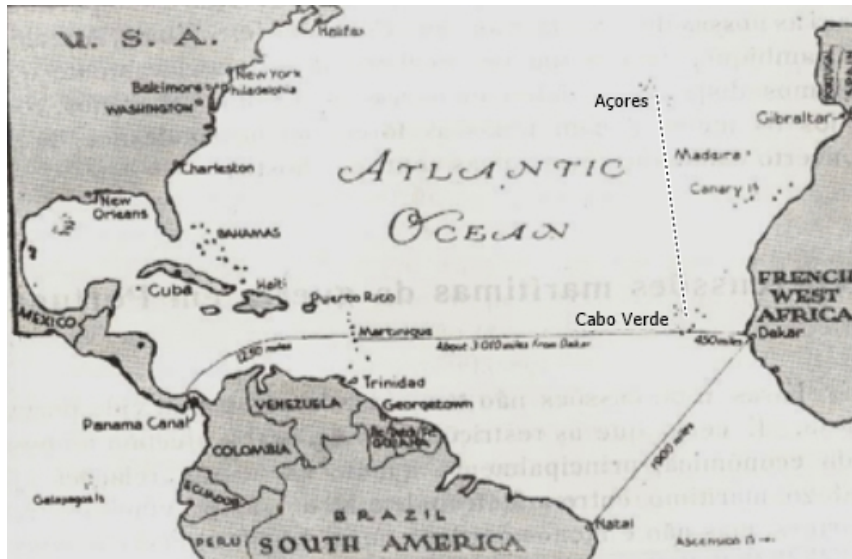


Figura 3: Ameaça americana caso as posições navais das ilhas de Cabo Verde e Açores fossem ocupadas por potências inimigas.

A linha que une o Arquipélago de Cabo Verde e os Açores corresponde, segundo nos levam a crer alguns discursos de Roosevelt, ao limite mais oriental dos EUA.

Fonte: (Anais do Clube Militar Naval, nº05 e 06, 1941), editada pelo autor.

Conforme um apelo às Américas, a 28 de maio de 1941, realizado pelo Presidente Roosevelt, no caso das ilhas dos Açores e Cabo Verde serem ocupadas pela Alemanha, colocar-se-ia diretamente em perigo a liberdade do Atlântico bem como a segurança física dos Estados Unidos da América (*idem*). Pelo menos na época, a análise deste discurso, levou Salazar a concluir que os americanos viam os Açores e Cabo Verde como os pontos mais orientais dos EUA, fugindo assim à realidade, porque efetivamente estas ilhas seriam os pontos mais ocidentais da Europa.

As grandes potências Aliadas estavam bastante preocupadas com o destino do Atlântico, caso a Península Ibérica caísse nas “mãos” do Eixo. Se tal se verificasse, a situação em Cabo Verde ficaria bastante mais preocupante e a Alemanha estaria cada vez mais perto do domínio do Atlântico.

Os americanos acreditavam que quem controlasse Cabo Verde conseguiria garantir o destino das telecomunicações que partiam do arquipélago, as quais eram de uma extrema importância para os Aliados, e o controlo do Atlântico Sul. Acreditavam ainda que, no caso de Portugal e Espanha serem ocupados pelo Eixo, e se as ilhas Atlânticas, das quais Cabo Verde se inclui, não fossem ocupadas pela Inglaterra, existiria então uma forte

probabilidade de caírem também para o lado do Eixo. E, desta forma, os alemães tinham a sua entrada para o Atlântico cada vez mais próxima, sendo que fariam destas ilhas as suas bases operacionais e estratégicas para o Atlântico (Antunes, 1995 *apud* Gomes, 2018). Por esta razão e devido também ao facto de que a partir de maio de 1940 o Mediterrâneo estar já praticamente dominado pelo Eixo e encerrado na sua quase totalidade à navegação por parte dos ingleses, cada vez mais se observa que Cabo Verde denota um crescimento na sua importância estratégica precisamente por constituir uma base de movimentação de forças (Gomes, 2018).

Quer isto dizer que Cabo Verde poderia ser utilizado para mobilização de tropas para o Mediterrâneo, no caso desta Colónia cair sobre o poder dos Aliados, ou então no caso de ser o Eixo o grupo a conquistar Cabo Verde, que poderiam então ter na sua posse um ponto estratégico para iniciar a sua atividade de conquista do Atlântico.

No início de julho de 1940, pouco tempo antes da Itália entrar na guerra ao lado da Alemanha, já se encontrava ocupada pelo Eixo grande parte da Europa do Norte continental, sendo que nesta data a Alemanha estava em clara vantagem na guerra, devido à forte presença dos U-Boats na Baía de Biscaia, Canal da Mancha e, principalmente, no Mar do Norte, tornando assim qualquer ataque Britânico utilizando a via marítima contra a Alemanha uma completa impossibilidade (*idem*). Dada esta enorme ocupação que limitava os ataques navais por parte da Inglaterra, a esta apenas lhe restava uma possibilidade: o ataque via Mediterrâneo. Ou seja, nesta altura, todo e qualquer ataque contra os países do Eixo, teria de ser efetuado através do Mediterrâneo e para tal necessitavam naturalmente de um Atlântico seguro e conquistado, facto que só se garantia se Cabo Verde estivesse defendido pelos Aliados.

No caso da Península Ibérica ser ocupada pelo Eixo, havia um outro problema que se avizinhava: Gibraltar. Caso o Eixo conquistasse a Península Ibérica, Gibraltar também seria certamente ocupado, fechando então o único meio de ataque considerado viável por parte da Inglaterra. Assim, com a tomada de Gibraltar fechava-se o Mediterrâneo e a Inglaterra ficaria bloqueada em termos navais (*idem*).

Acredito que uma das alturas em que o arquipélago de Cabo Verde tenha sido mais importante remeta para 1941, pois durante este ano observou-se a fase mais crítica da batalha do Atlântico, marcada pelo início da operação dos U-Boats no Atlântico Central, tornando assim Cabo Verde não só como um ponto e uma base estratégica para travar este

ataque como também, e mais importante, uma base localizada numa posição geográfica ideal para a operação de forças de Hidroaviões (Telo, 1987 *apud* Gomes, 2018).

Posteriormente, por volta de maio de 1943, quando a batalha do Atlântico Norte estava vencida pelos Aliados, e num momento em que as batalhas navais se concentravam no Atlântico Central (Telo, 1993 *apud* Gomes, 2018), observa-se novamente uma altura em que a Colónia teve a sua importância aumentada: depois de reconhecida a derrota na batalha do Atlântico Norte por parte dos alemães, através da privilegiada localização de Cabo Verde, foi possível afastar a Alemanha também do Atlântico Central, marcando a vitória dos Aliados também na batalha do Atlântico.

Em suma, o arquipélago cabo-verdiano ocupava uma privilegiada posição estratégica, a qual abria a hipótese ao Eixo de o usar como bases de submarinos e aéreas para dar início à sua jornada no Atlântico Sul, bem como cortar as comunicações entre várias nações Aliadas. Para os Aliados, o arquipélago era de extrema importância uma vez que dada a sua posição geográfica garantiam a segurança da navegação Aliada no Atlântico, com todas as vantagens associadas, mantendo assim também, o Mediterrâneo aberto e vulnerável para ataques ao Eixo.

Capítulo 2. Considerações sobre a Colónia

2.1 A ilha de São Vicente

Irei apenas abordar neste contexto introdutório a ilha de São Vicente, uma vez que esta corresponde ao objeto de estudo central nesta dissertação.

A referida ilha tem 227 quilómetros quadrados (km²) de superfície, com uma população na altura do conflito, de aproximadamente 16.000 habitantes, correspondendo a cerca de 1/10 da população de todo o arquipélago. Era nesta ilha onde se encontrava a cidade mais populosa de todo o arquipélago, a cidade do Mindelo. A principal ocupação da população provinha do movimento do Porto Grande, que sofria algum decréscimo de atividade com o decorrer do conflito. São Vicente importava a maioria dos produtos alimentares necessários ao sustento da sua população, bem como vestuário e tecidos, materiais de construção, grandes quantidades de pedra e óleo combustível para reabastecimento da navegação do Porto Grande (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

Na altura, São Vicente tinha uma dependência gravíssima relacionada com o reabastecimento de água potável, o que se fazia diariamente através da ilha de Santo Antão pelo porto do Tarrafal. Os nativos forneciam-se da água chegada a São Vicente por via de um depósito localizado na cidade do Mindelo, onde esta era armazenada. Santo Antão tinha duas nascentes de água boa que foram utilizadas para fornecer São Vicente, a do Monte Trigo e a de Porto Novo, sendo que foi a primeira que foi explorada para abastecer as tropas expedicionárias que guarneceram São Vicente (*idem*).

As costas da ilha de São Vicente apresentavam vários portos e praias que podiam ser utilizados para desembarque de tropas, contudo, cada um destes tinham diferente valor militar. O Porto Grande de São Vicente, considerado como o mais amplo e melhor do arquipélago, constituía o principal valor económico de Cabo Verde. A sua privilegiada situação geográfica, a meio caminho entre a Europa e a América do Sul, na rota das grandes linhas de comunicação marítimas e aéreas, conferia-lhe um valor militar excecional, em especial, no caso particular de guerra intercontinental (*idem*).

O Porto Grande tem sensivelmente 3750 metros (m) entre as pontas de João Ribeiro e Morro Branco. À entrada do porto situa-se o ilhéu dos Pássaros com uma altitude de 82 m, comprimento aproximado de 375 m e largura de 131 m, formando duas entradas.

Este ilhéu possuía um farol e um posto semafórico (que na época servia como meio de comunicação visual entre terra e navios). O porto está rodeado de elevações montanhosas que o circundam e dominam, sendo estas elevações, o Morro João Ribeiro, Monte Passarão, Sossego, Ribeira Julião, Monte da Cara e o Morro Branco (*idem*).

No fundo da baía está a cidade do Mindelo. Entre João Ribeiro e a Pontinha fica a praia da Matiota e, para Sudoeste da antiga capitania até ao quartel do Lazarêto, a Praia da Galé (conforme se observa no decorrer do estudo em várias ilustrações). Na primeira, amarram os cabos submarinos da *Western Telegraph Company* (W.T.C) e *ITALCABLE* (I.C.). Estes últimos tinham sido cortados, na outra extremidade, pelos ingleses. Os fundos são bons e arenosos de 3 a 12 braças² (5 a 22 metros) (*idem*).

2.2 LATI em Cabo Verde

Durante o conflito, observou-se ser bastante comum os alemães direcionarem os seus aliados para os locais que lhes parecessem mais convenientes, tal como na Primeira Guerra Mundial. Os alemães utilizavam os seus meios nos locais onde teriam mais sucesso, ou seja, onde existissem mais alvos: seriam então as ilhas britânicas o seu lugar de eleição para atuar. Devido à baixa eficácia dos submarinos italianos, a Alemanha determinou que o teatro de operações destes submarinos seria a zona sul da Península Ibérica (Salgado, 2020).

Devido à curvatura do planeta Terra, quanto maior for a altura entre a linha de água e o lugar do observador, que no caso das unidades navais seria maioritariamente a ponte, maiores são os alcances visuais das mesmas. No caso concreto dos submarinos, derivado ao facto da pequena altura existente entre a superfície do mar e a ponte do mesmo, este horizonte visível era bastante mais reduzido, criando assim uma das maiores limitações dos submarinos na época: estes possuíam pouco alcance visual comparativamente com outros tipos de meios navais. É sabido que uma das formas para ultrapassar esta limitação seria através do emprego de meios aéreos, transmitindo assim a informação para os submarinos através das suas missões de reconhecimento. Desta forma, pode aferir-se que os aviões poderiam ser considerados os “olhos” dos submarinos, aumentando assim o seu alcance visual, guiando-os até aos alvos (*idem*).

² Unidade de comprimento do Sistema Imperial Britânico, a uma Braça marítima corresponde 6 pés ou 1,8288 metros.

Entretanto e apesar de estar instaurado, a nível global, o enorme conflito que foi a Segunda Guerra Mundial, a operação por parte das companhias aéreas comerciais manteve-se, apenas com algumas interrupções, mesmo as companhias dos países beligerantes. Contudo, suspeitava-se que muitas destas companhias poderiam estar envolvidas em missões de carácter militar por meio de reconhecimento marítimo, por exemplo, fotografar o que pudesse ter interesse militar durante as suas travessias sobre os mares (*idem*). Por esta razão, os Aliados suspeitavam que a companhia comercial italiana *Linee Aeree Transcontinentali Italiane* (LATI) estivesse envolvida neste tipo de recolha de informação entre a sua rota que ligava Roma ao Rio de Janeiro (*idem*), dando assim uma vantagem muito importante aos italianos e permitindo que, através dos pilotos da companhia, os submarinos do Eixo tivessem, por exemplo, a localização dos comboios de navios dos Aliados (Castellani, 2015 *apud* Salgado, 2020).

Os alemães e os italianos tinham interesse em ligar o continente Europeu à América do Sul, devido essencialmente a fins económicos e ao facto de possuírem um grande número de emigrantes no Brasil. Movidos pelo facto de a França ter recusado a utilização do seu território para concretizar os interesses italianos, estes optaram por utilizar a colónia portuguesa de Cabo Verde, nomeadamente a ilha do Sal, para montar o seu aeródromo de modo a tornar possíveis estas viagens, a troco de uma pensão anual a favor de Portugal (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios). Deste modo, aterrou na ilha do Sal, o primeiro avião italiano a 7 de outubro de 1939. Os aviões mais utilizados para as viagens eram os trimotores SIAI *Marchetti* SM 83, contabilizando-se 211 voos transatlânticos realizados nos cerca de dois anos de operação da LATI (Castellani, 2015 *apud* Salgado, 2020). Assim que a Itália entra na guerra, a LATI passou a estar sobre o comando militar da Força Aérea Italiana (*idem*), o que permite concluir que efetivamente o Eixo tinha algum interesse militar na companhia LATI, sendo que esta teria provavelmente importância estratégica e militar, no sentido em que a linha aérea teria efetivamente algumas relações com redes de espionagem a favor do Eixo (Salgado, 2020).

Conforme relata o Ministro das Colónias através de um ofício dirigido ao Presidente do Conselho, datado de 10 de maio de 1940, existiria uma pequena casa, no aeródromo italiano, que estaria a funcionar como central elétrica, casa esta que foi alvo de visitas a mando do Ministro das Colónias, permitindo assim confirmar o propósito de tal construção. Foi este um dos poucos episódios que gerou algum controlo presencial nas

instalações da LATI. Estariam no Sal 60 italianos: 6 dirigentes, 10 técnicos, 6 radiotelegrafistas, 6 mecânicos, 4 eletricitas, 24 operários, 3 serventes e uma senhora. Esta era a lotação considerada normal que garantia os serviços do aeródromo (AHU-2965, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios).

Segundo um relatório a respeito da ilha do Sal, datado de 25 de agosto de 1941, surgem várias informações que possibilitam avaliar e perceber alguma da atividade exercida pelos italianos através do seu aeródromo localizado no Sal, atividades estas que serão relatadas de seguida (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

Os italianos realizavam algumas viagens noturnas, voando entre o aeródromo do Sal e a baía da Mordeira. É de referir que existia a forte crença de que estas viagens teriam como objetivo a comunicação com qualquer barco que se aproximava de terra. Esta explicação surge do facto de aparecer uma luz, com alguma frequência, na mesma baía, alegando-se ainda que esta mesma luz comunicaria com o aeródromo. Aquando confrontados, os italianos justificaram a situação como meio de prevenção para os aparelhos aéreos. Em adição, alguns populares relataram uma situação bastante comprometedora para os italianos: segundo consta, no dia 23 de julho de 1941, três dias antes da chegada ao Sal do paquete *Mousinho*, a população sentiu ruído durante a noite e alguns alegaram que teriam visto um aparelho aéreo a operar perto de terra, teriam voltado a divisar a luz que frequentemente aparecia acesa no decorrer da noite; quando o aparelho desapareceu a população registou ainda o surgimento de um automóvel saindo do aeródromo.

Neste âmbito, um dos trabalhadores dos correios e telégrafos da ilha do Sal, conhecido como Boaventura, transmitiu uma informação que teria recolhido em São Vicente: que existia uma estação clandestina na referida ilha com quem os italianos comunicavam. O funcionário teria estado por diversas vezes em comissão de serviço no aeródromo do Sal. Acrescentou ainda que naquele aeródromo existiria pouca fiscalização quanto à estação de rádio dos italianos, e que estes durante a noite teriam sempre um homem que permanecia dentro da camionete que servia de estação. Este indivíduo afirmava ainda a existência de uma estação clandestina no aeródromo. A fim de confirmar as declarações feitas por Boaventura, as autoridades portuguesas recorreram ainda aos conhecimentos de um 2º Oficial e montador de rádios dos correios e telégrafos de São Vicente. Este confirmou as palavras de Boaventura e acrescentou que os aviões da carreira

italiana da América do Sul, quando avistavam qualquer barco inimigo, comunicavam com esta estação clandestina no aeródromo e esta, por sua vez, comunicava com os submarinos por forma a atacarem os mesmos barcos.

Relativamente à hipótese de a estação clandestina de São Vicente comunicar com a estação do aeródromo do Sal, notou-se que o faria precisamente quando qualquer barco saía de São Vicente, deduzindo-se assim que teria sido este o motivo pelo qual haviam sido torpedeados dois barcos ingleses, quando em maio de 1941 saíram da referida ilha. Além disso, acreditava-se que a dita estação de São Vicente seria operada por um radiotelegrafista desembarcado do vapor *Prometheus*, que tinha elementos da tripulação alemães.

Presente ainda neste relatório, surge um depoimento de um popular chamado Simão Brito Spenser. No dia 6 de janeiro de 1941: o barco inglês *Shakeaspear* teria sido torpedeado a norte do Sal por um submarino italiano. Como consequência deste incidente, desembarcaram nesta ilha 23 náufragos que foram alojados por diversos populares em suas casas, entre as quais a de Simão Spenser que terá relatado o seguinte: segundo um dos náufragos que este teria alojado, já depois de torpedeado o barco inglês e com a tripulação nas baleeiras, o submarino italiano que os atacou aproximou-se das mesmas e rebocou-as, afirmando um Oficial do submarino, que os levariam para terra firme e os deixariam numa casa que os mesmo possuíam. Trazendo-os assim até à baía da Mordeira, já bem conhecida pelos italianos, deixando ali os ingleses e indicando-lhes a casa de banho do pessoal do campo de aviação. Pode assim constatar-se a grande liberdade que desfrutavam os italianos, uma vez que tinham um profundo conhecimento de tudo o que se passava na ilha, principalmente na vila junto ao aeródromo, onde se encontravam forças expedicionárias. Conclui-se ainda que efetivamente a vigilância seria praticamente inexistente, estando os italianos bastante livres no aeródromo. Segundo nos informa as pesquisas realizadas, apenas existiria um fiscal que não podia estar sempre presente, uma vez que o mesmo tinha direito às suas horas de alimentação e dormida no período noturno, ficando então o aeródromo e algumas das baías mais próximas deste entregues inteiramente aos italianos (*idem*).

Naturalmente que face aos factos apresentados e à possível vantagem que o Eixo ganharia com a continuação das operações no aeroporto do Sal, os ingleses forçaram o Governo português a pôr um fim à presença italiana no arquipélago. Foi precisamente o que aconteceu no dia 1 de junho de 1940: o nosso Governo cedeu à pressão britânica e

decretou o término da construção de quaisquer futuras instalações do aeroporto, mandou também retirar o arame que isolava o mesmo e expulsou do local todos os Oficiais superiores que ali se encontravam (Salgado, 2020).

Segundo um ofício do Ministro das Colónias datado de 5 de junho de 1940 remetido ao Ministério dos Negócios Estrangeiros (AHU–2965, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios), quatro dias após a ordem de expulsão de todos os Oficiais superiores italianos existentes no Sal, tem-se a confirmação de que todos os trabalhos já teriam sido suspensos e de que o pessoal presente nas instalações estaria a embarcar muito do seu material num vapor italiano que iria navegar rumo a Roma. Teria sido também dispensado todo o pessoal trabalhador, ficando apenas no aeroporto 20 naturais da Colónia que nela prestavam serviço. Apesar do facto de em junho de 1940 ter-se uma quase total redução de italianos que operavam no aeródromo, tem-se a informação de que as viagens aéreas ainda continuavam a ser executadas (*idem*).

A partir de setembro do mesmo ano, iniciaram-se cortes de combustível para o aeroporto italiano, autorizando-se apenas o abastecimento de dois aviões por mês. Com o objetivo de contornar estas faltas de abastecimento, os italianos tentaram que fosse o Brasil o fornecedor de combustível para que pudessem voltar à normal operabilidade dos aviões, contudo, estes também se negaram a apoiar por pressão dos americanos. Foi devido aos americanos que mais tarde, em dezembro de 1941, o Brasil negou a aterragem dos aviões da LATI no seu território, diminuindo assim exponencialmente as operações da companhia (Salgado, 2020).

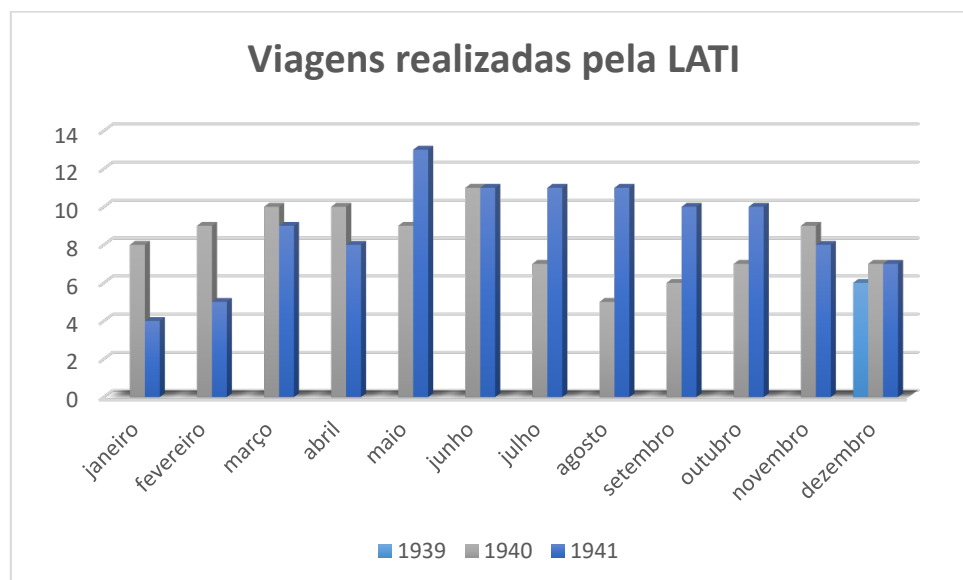


Gráfico 1: Viagens realizadas pela LATI entre 1939 e 1941.

Fonte: (Castellani, 2015, *apud* Salgado, 2020).

Face ao receio que Salazar tinha em perder o arquipélago para os Aliados, em maio de 1941 a presença militar foi reforçada. Este reforço restringiu ainda mais as instalações da LATI, nesta altura a antiga pista de aterragem da companhia tinha sido neutralizada com blocos de cimento para que não fosse usada como pista de aterragem redundante (*idem*).

No início de 1942, o aeroporto já não tinha qualquer tipo de movimentação, contudo, os portugueses apenas se apoderaram das instalações italianas nove meses após o encerramento das suas operações. A 15 de setembro de 1942 as instalações da LATI foram totalmente ocupadas pelos militares portugueses. Esta ocupação deu-se apenas com militares que permaneciam na ilha do Sal; só depois desta é que apareceram reforços provenientes da ilha de São Vicente (*idem*).

2.3 Cabos Submarinos em Cabo Verde

Foram várias as propostas recebidas pelo Governo Português para a criação de uma ligação física por cabo submarino entre Cabo Verde e a América do Sul (Gomes, 2018). Jules Despecher, representante da companhia inglesa *Falmount*, foi quem em 30 de novembro de 1871 obteve a conceção do cabo, pertencente à *Western Telegraph Company*, que ligava Portugal continental à Madeira, Cabo Verde e ao Brasil (Cabral, 1908 *apud* Gomes, 2018).

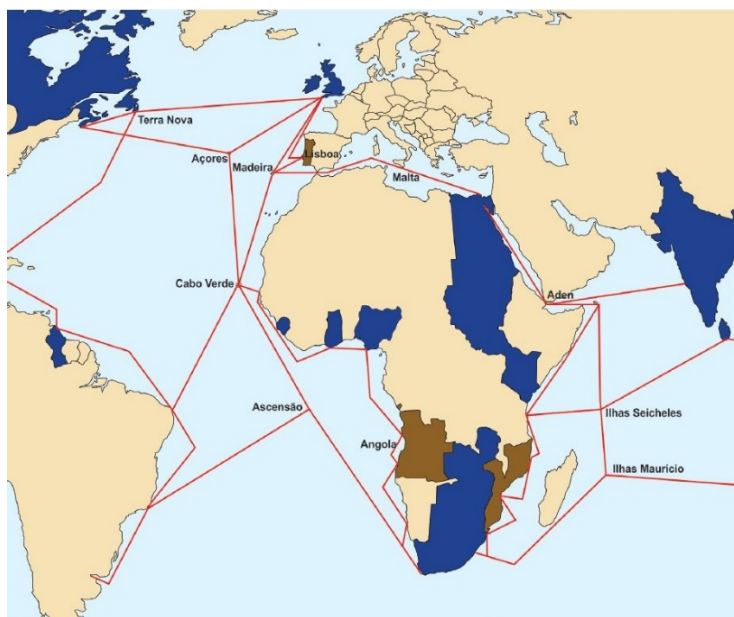


Figura 4: A “Rede Vermelha”, considerada como um dos principais pilares do poder britânico.

Fonte: (Salgado e Telo, 2019)

Posteriormente, em 1874, foi lançado outro cabo vital para a “Rede Vermelha”, unindo a América do Sul à Inglaterra, por uma companhia acessória à *Eastern Telegraph Company* (Gomes, 2018). Por fim, em 1906, por meio da *Western Telegraph Company* e *Eastern Telegraph Company*, foi estabelecido um cabo entre São Vicente e a Grã-Bretanha, com a ilha do Faial nos Açores como ponto intermédio (*idem*), ligando-se assim Cabo Verde à Grã-Bretanha.

A “Rede Vermelha” era a única rede de cabos submarinos que ligava todos os continentes, permitindo assim a comunicação entre quaisquer cidades do mundo. Portugal é a exceção à única amarração destes cabos fora de portos ingleses, uma vez que estes amarravam em Carcavelos, Horta, Madeira e Cabo Verde (Salgado e Telo, 2019).

Outras companhias, como a *African Direct Telegraph* e a *Western African Direct Telegraph*, também ligaram o Atlântico Sul através de Cabo Verde (Gomes, 2018).

Mais tarde, em 1924, o Governo Português e a companhia de cabos submarinos italiana, *ITALCABLE*, assinaram um contrato para a colocação em São Vicente de um cabo submarino italiano (AHD, MNE, 3, 132 *apud* Gomes, 2018), ficando assim Lisboa, Cabo Verde e Açores ligados por cabos italianos, outrora ligados apenas por cabos ingleses. Esta ligação é justificada pelos italianos como um caso de concessão especial devido à importância notória em ligar o triângulo (Lisboa, Cabo Verde e Açores) (Gomes, 2018).

Foi a Grã-Bretanha a criadora da única rede global de cabos submarinos (Rede Vermelha), sendo esta quem permitiu os alemães a utilizarem os seus cabos nas suas estações, possibilitando assim o desvio dos cabos alemães para uso favorável dos Aliados e colocando-os ao seu serviço, o que facilmente concretizavam, uma vez que estes amarravam em estações britânicas (Carcavelos, Açores, Madeira e Cabo Verde) (Salgado e Telo, 2019).

Como relatado por Augusto Salgado e José Telo, seguiram-se várias tentativas por parte dos alemães em cortar estes cabos submarinos, a maior parte sem sucesso e mesmo os que efetivamente foram cortados, rapidamente eram reparados pelos britânicos. Em dezembro de 1917, um submarino alemão (U-157) tentou cortar os cabos submarinos nos Açores. Todavia e devido à profundidade e ao fundo maioritariamente rochoso onde estes assentavam, o submarino perdeu o aparelho de corte (Grant, 2003 *apud* Salgado e Telo, 2019). Existe ainda uma outra situação documentada com um submarino alemão, desta vez o U-155, em 11 de fevereiro de 1918: este cortou três dos cinco cabos submarinos, tendo cortado aqueles que partiam de Carcavelos para Gibraltar, São Miguel e Porthcurno (Grã-Bretanha). Estes cabos foram rapidamente reparados pelos ingleses a 27 de fevereiro do mesmo ano (NA-PRO ADM137-709 *apud* Salgado e Telo, 2019).

Os submarinos alemães não eram o único perigo para os cabos submarinos. Durante bastante tempo permaneceu em São Vicente um vapor americano denominado *Prometheus*. Era sabido que existiam alguns alemães constituintes da tripulação deste vapor, a permanência destes elementos na ilha criou vários receios à embaixada de Inglaterra, devido à segurança dos cabos submarinos (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios). Esta preocupação por parte da Inglaterra poderia ser explicada pelo comportamento que os tripulantes do vapor americano apresentavam, segundo um ofício do Ministro das Colónias, datado do dia 20 de dezembro de 1940, este também considera perigosa a permanência da tripulação do vapor para a segurança dos mesmos, acrescentando ainda que os oficiais do referido vapor tinham uma boa conduta porém, o mesmo não se passava com a restante tripulação. O Ministro das Colónias fez um reparo para o Secretário Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, dizendo “A conduta da restante tripulação não é boa”, todavia, não existem ainda factos graves para lhes imputar (AHU-2965, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios). Sabe-se ainda que dois destes

alemães teriam viajado clandestinamente de São Vicente para o Sal, recolhendo posteriormente a São Vicente (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios).

Faz saber o Ministro das Colónias no dia 26 de julho de 1941 ao Secretário Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros que a polícia teria descoberto que o falecido súbdito alemão Adolfo Fernando Errarssol fizera um relatório sobre o arquipélago de Cabo Verde e que esse relatório tinha como objetivo seguir para a Alemanha, em mão de um dos alemães autorizados a sair da ilha de avião. Seria portador desse relatório Carlos Kurtvelten. Foram de imediato ordenadas as competentes buscas e apreensões, sendo que este alemão não prosseguiu viagem, no entanto, outros alemães, igualmente tripulantes do vapor *Prometheus*, mantiveram as suas autorizações para seguir ao seu destino (*idem*).

A manutenção dos cabos submarinos era executada por técnicos britânicos. No dia 26 junho de 1941 teria sido autorizado, pelo Ministro das Colónias, que Christian Walter Bainton, técnico especializado em cabos submarinos, exercesse as suas funções em São Vicente, substituindo um colega seu (*idem*). Como já referido, o Governo Britânico apenas precisaria do auxílio de Portugal no que contemplaria à garantia da segurança dos cabos, todos os trabalhos técnicos e de manutenção seriam assegurados pelos ingleses.

Não se pense, contudo, que esta garantia de segurança fosse trabalho fácil, uma vez que teria sido relatado por inúmeras vezes que com o panorama que atravessava as ilhas de Cabo Verde, seria de extrema dificuldade garantir a segurança dos mesmos. Na opinião do Ministro das Colónias português, caso não houvesse qualquer providência contra os indivíduos de atitude suspeita (como era o caso dos tripulantes do vapor americano, o alemão que estava incumbido de levar o relatório sobre a Colónia, ou ainda, um súbdito alemão de nome Heukendorff que havia desembarcado clandestinamente em S. Vicente e onde se conservou por mais de três meses em situação ilegal sem conhecimento das autoridades portuguesas mas com o conhecimento do Cônsul da Alemanha) então, o Ministro das Colónias não poderia tornar-se responsável pela segurança dos mesmos cabos, tendo ainda em consideração que existiam vários alemães sem qualquer ocupação em S. Vicente (*idem*).

Várias foram as referências encontradas, demonstrando a intenção do Ministro das Colónias em enviar para outra ilha os restantes tripulantes do vapor *Prometheus*, com o objetivo de escolher uma outra ilha do arquipélago onde a sua presença não causasse apreensões (*idem*). Foi solicitado ao Ministério dos Estrangeiros que relatasse se existia

vontade em desviar de São Vicente esta tripulação, contudo, não foi possível recolher mais informações sobre o desenvolvimento do caso, desconhecendo-se o seu desenrolar.

Foi também nesta altura, início do século XX, que surgiu a grande inovação da comunicação por telegrafia sem fios, conhecida como T.S.F., permitindo a comunicação entre as bases em terra e os navios no mar a grandes distâncias. No entanto, esta inovação trouxe consigo desvantagens associadas, uma vez que o inimigo poderia proceder à captação dessas transmissões. De modo a contornar este problema, desenvolveram-se os códigos cifrados (Salgado e Telo, 2019).

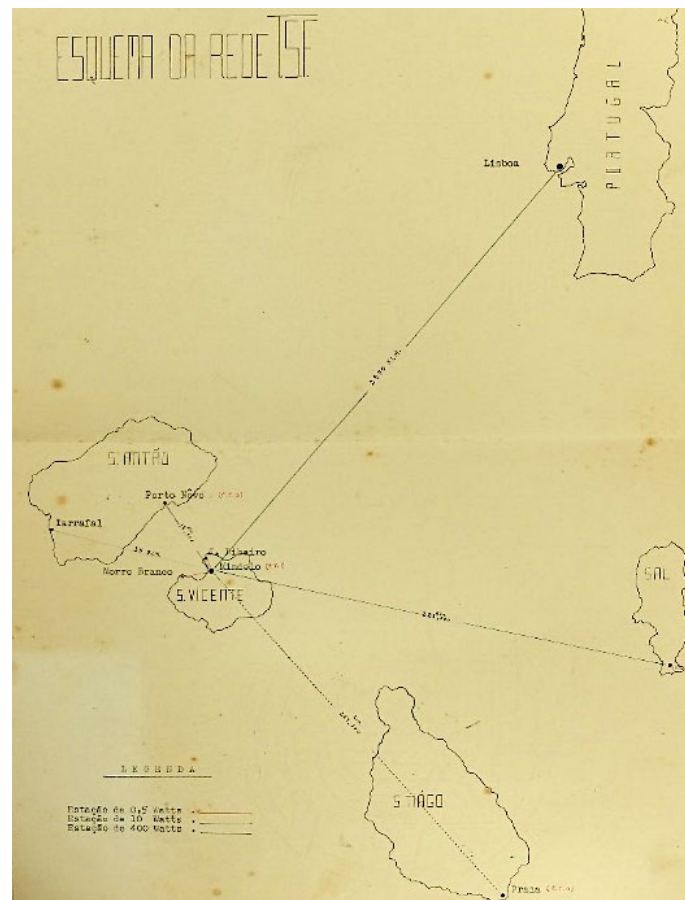


Figura 5: Esquema da rede T.S.F. em Portugal.

O sinal era transmitido de Lisboa até Mindelo (2890 km de distância), através de estações de 400 Watts, de onde seguia para Santo Antão, Sal e Praia em Santiago, através de estações de transmissão de 10 Watts, e para João Ribeiro e Morro Branco, através de estações de 0,5 Watts.

Fonte: (AHM-FO-037-518-CV) editada pelo autor.

A Companhia Portuguesa Rádio Marconi não deixou de demonstrar o seu desagrado com a construção e investimentos nestes postos de rede T.S.F. Assim, a mesma

protestou em meados de maio de 1928, contra a construção da instalação e exploração do posto da ilha de Santiago, afirmando que estes atos ofenderiam os direitos de concessionária dos serviços públicos radiotelegráficos da Rádio Marconi (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios).

Capítulo 3. Defesa de Cabo Verde

As ilhas de São Vicente, Sal e Santo Antão eram consideradas como as mais importantes para a defesa de Cabo Verde e foram estas as que mais importância e preocupação tiveram para a metrópole, sendo que S. Vicente sempre foi vista como a principal. Esta importância era facilmente compreendida, uma vez que estava acordado que o Ministério da Guerra apenas tomaria conta da defesa destas três ilhas, ficando a soberania das restantes ilhas a cargo das suas forças locais (AHU-548, 1/D1, GM, 1936-1943, Batalhão Expedicionário a Cabo Verde).

Para os portos de São Vicente e da Praia sabe-se que foram elaborados dois projetos de defesa, como expresso no ofício de 20 de março de 1941. Esses projetos teriam sido enviados conjuntamente ao referido ofício: “tenho a honra de remeter inclusos os dois projetos da defesa”, palavras do Senhor Ministro das Colónias, sendo que seria um para os portos de S. Vicente e outro para os portos da Praia (AHU-2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios).

Infelizmente, e apesar de ter analisado vários estudos referentes à defesa da Colónia, não foi possível descobrir os projetos anteriormente mencionados, que acabam por ser diversas vezes referidos em inúmeros ofícios. Contudo, o acesso a vários pareceres e avaliações desses mesmo planos (AHM-FO-6-B-22-Cx12), permitiu-me a reconstrução do que seriam efetivamente estes planos concebidos para a defesa do arquipélago. A minha interpretação destes projetos de defesa, que no decorrer deste trabalho se apresentam, provêm de informação concreta contida em vários pareceres, avaliações e sugestões que eram elaborados por todos aqueles afetos aos projetos. Desta forma julgo ter conseguido conectar a informação que tinha a meu dispor e apresentar o que me parece que poderiam ser e em que consistiam esses mesmos projetos, focando a minha especial atenção à defesa da ilha de São Vicente e ao seu porto principal, o Porto Grande.

Anexado conjuntamente ao ofício acima mencionado, que traria também os projetos de defesa, seguiu um regulamento de entrada de forças navais e aéreas estrangeiras nos portos portugueses e permanência nas águas territoriais nacionais, relatório este a que tive acesso (AHM-FO-037-518-CV). Este relatório é bastante discriminado em algumas regras que todos aqueles que praticassem as nossas águas e portos teriam de respeitar, sendo algumas destas bastante semelhantes ao que ainda hoje se pratica.

À luz deste regulamento: existia um direito de livre entrada de navios de guerra estrangeiros nos portos portugueses, desde que a entrada tivesse sido precedida de aviso por via diplomática com pelo menos cinco dias de antecedência; não era permitida a entrada de submarinos submersos nas águas territoriais nacionais; os oficiais eram os únicos elementos das guarnições que poderiam sair das suas unidades fazendo uso da espada, sargentos e praças teriam que andar desarmados a todo o momento; em águas territoriais portuguesas, estava proibida a execução de pena de morte por qualquer navio de guerra estrangeiro. Este regulamento tinha também alguma aplicabilidade para a navegação aérea, referindo, por exemplo, que era expressamente proibido sobrevoar o território português a uma altitude inferior a 1000 metros. Era bastante explícito que este regulamento se aplicava maioritariamente em tempos de paz, sendo que em tempos de guerra aplicava-se apenas às forças e unidades de países não beligerantes.

Para além do referido plano de defesa, foi também criada uma ordem para a conduta da defesa e ocupação das posições, onde foram analisadas várias possibilidades e situações (*idem*). Primeiramente, foi transmitido as possibilidades do inimigo, sendo que era expectável que a ação do mesmo fosse por meios navais e aéreos, seguida de uma ou mais tentativas de desembarque de forças terrestres transportadas por mar ou pelo ar, sobre a proteção de elementos navais e aéreos. Assim, para o caso de São Vicente, o inimigo poderia atacar a ilha por via marítima aproveitando um ou vários desembarcadouros ou atacar simultaneamente por via marítima e via aérea.

As Forças em Operações em Cabo Verde (F.O.C.V.) tinham como missão, segundo o Comandante dessas Forças, Brigadeiro Augusto Martins Nogueira Soares, defender pelas armas, até completo esgotamento de meios e de vidas, a integridade absoluta do território contra qualquer força estrangeira, beligerantes ou não, que contra essa integridade atentem pela força. Era ainda extremamente importante interdizer ao inimigo o acesso às baías das ilhas, repelindo-o para o mar, por ações ofensivas enérgicas.



Figura 6: Pormenor da Carta da ilha de S. Vicente (1932) Escala 1:75.000. Ministério das Colónias, Comissão de Cartografia.

À esquerda do Porto Grande apresenta-se a Ponta do Morro Branco, à direita a Ponta João Ribeiro. Vemos ainda através desta carta a localização da Cidade do Mindelo, nos setores Leste relativamente ao Porto, bem como o ilhéu dos Pássaros à entrada do mesmo.

Fonte: (AHM-FO-006-H-32-Cx404), editada e recortada pelo autor.

Em São Vicente era visto como aspeto obrigatório manter “a todo o custo”, tal como expresso pelo Comandante das F.O.C.V., a posse das regiões de Morro João Ribeiro, Morro Branco e a Cidade do Mindelo, pois eram estas as localidades que mais importância iriam ter na defesa do Porto Grande. Era também de extrema importância evitar a ligação das forças inimigas no caso destas serem transportadas por via aérea e, seguidamente, atuar ofensivamente sobre os núcleos isolados a fim de os destruir ou aprisionar ou, caso isto não fosse possível, impedir que o inimigo se apoderasse da cidade do Mindelo e posições da artilharia de São Vicente.

Para a realização do plano de defesa para Cabo Verde, foram aprovadas algumas diretivas para que fosse possível o seguimento desse mesmo plano (*idem*). Sabe-se que as forças metropolitanas destacadas para reforçar a guarnição militar da colónia de Cabo Verde destinavam-se exclusivamente à defesa das ilhas do Sal e de S. Vicente; à ilha de Santiago seriam apenas afetadas duas companhias de caçadores indígenas que na Colónia já estariam constituídas. Estas duas companhias deveriam ser rapidamente prontadas, sendo que para tal, caso a Colónia não tivesse como suportar todas as despesas para esta operacionalização, seria o Ministério da Guerra que poderia tomar parte das despesas para assegurar que as companhias seriam efetivamente eficientes e treinadas.

A guarnição militar da ilha de S. Vicente seria constituída pelas tropas ali presentemente estacionadas, reforçada logo que houvesse possibilidade, com uma bateria de artilharia de campanha de 75 mm, tendo ainda a informação de que a bateria antiaérea de 40 mm seria fornecida, assim que a disponibilidade de material o permitisse.

Para a missão de resistir temporariamente a uma agressão em força, foi necessário assegurar a movimentação de alguns efetivos de pessoal e material para as ilhas de São Vicente e Santo Antão. Assim, foram requisitados três batalhões (um tipo montanha, se possível), uma companhia de metralhadoras pesadas, uma companhia de caçadores e um pelotão de morteiros de tropas nativas. Este último necessitava de ser organizado.

Para a ilha de Santo Antão, não poderiam ser deslocados da ilha de S. Vicente efetivos superiores a uma companhia de atiradores reforçada com um pelotão de metralhadoras pesadas e uma secção de morteiros de 81mm, visto não ser possível reunir nesta ilha efetivos que garantissem a sua defesa integral em todas as circunstâncias. Como tal, o ideal seria providir meios para assegurar a vigilância do canal em frente do Porto Grande de S. Vicente, como se demonstra na imagem seguinte. As forças de Santo Antão seriam deslocadas de S. Vicente porque estas estavam sobre o mesmo comando, o comando de São Vicente, e a sua defesa era considerada conjunta.

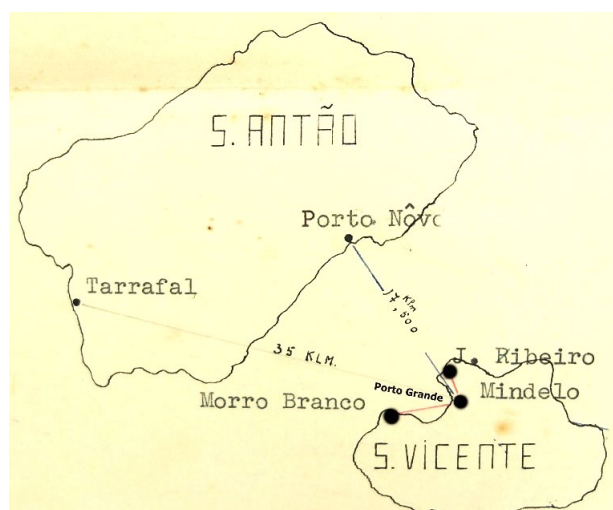


Figura 7: Canal entre o Porto Grande do Mindelo e a ilha de Santo Antão.

Devido à proximidade geográfica entre a ilha de Santo Antão e o Porto Grande, as tropas que na primeira se encontravam tinham como principal missão a permanente vigilância e segurança do Canal, obrigatório para quem ao Porto Grande quisesse chegar.

Fonte: (AHM-FO-037-518-CV), editada e recortada pelo autor.

A guarnição da ilha do Sal, seria constituída por um regimento de infantaria a dois batalhões e uma bateria antiaérea de 40 mm, provisoriamente a quatro peças, mas elevada a seis logo que permitissem as disponibilidades de material. Não sendo possível, por dificuldades de reabastecimento, manter na ilha dois batalhões do regimento, devendo ali ficar apenas o comando do regimento e um batalhão, transferindo-se outro para a ilha de Santo Antão onde permanecerá durante oito meses, recolhendo então a S. Vicente todas as tropas da guarnição desta ilha. As tropas que guarnecem a ilha do Sal não deveriam manter-se na ilha por um período de duração superior a oito meses, sendo que para este efeito o Comandante Militar da Colónia ficaria autorizado a trocar entre si os batalhões e as baterias das guarnições da ilha de S. Vicente e Sal, bem como as formações de comando dos dois regimentos, se tal se mostrasse conveniente.

A ocupação da ilha de Santo Antão deveria também assegurar a vigilância da sua zona Norte e Noroeste e a defesa, a todo o custo, da sua zona sul. Em contrapartida, a defesa da ilha do Sal devia modificar-se, no sentido de ser apenas defendido, a todo o custo, o planalto da zona do aeródromo, vigiando-se com elementos não superiores a um pelotão de atiradores cada um dos portos de Santa Maria e Pedra Lume.

Seria o Ministério da Guerra, quem procurava inicialmente, assegurar por meios próprios os transportes militares entre as ilhas do Sal e de S. Vicente, bem como o transporte de água entre as ilhas de Santo Antão e S. Vicente.

A colónia encontrava-se bastante fragilizada relativamente à defesa aeronáutica, uma vez que, por falta de elementos, o Ministério da Guerra não conseguiu prover ao arquipélago forças de aeronáutica, comprometendo seriamente um dos possíveis meios de ataque por parte do inimigo.

Era de extrema importância procurar instruir no arquipélago, o pessoal indígena para constituir, pelo menos, um dos batalhões de infantaria. Concorrer-se-ia assim para atenuar a crise económica do Arquipélago e, simultaneamente, poder-se-ia assim substituir por pessoal indígena, o pessoal europeu, sendo que desta forma seria possível contar com uma importante reserva da mobilização para a defesa das ilhas.

3.1 Episódios Bélicos

Durante praticamente toda a guerra foram relatados bastantes incidentes com aviões em São Vicente. Realça-se, ainda, que existiam algumas deficiências com o serviço de pesquisa de aéreos da referida ilha. Por exemplo, existia no Monte Sossego um destes serviços, contudo, foi relatado que o sinal de alarme não estaria totalmente operacional. No dia 7 de novembro de 1943, o sinal de alarme do serviço de pesquisa de aéreos no Monte Sossego não funcionou à passagem de um hidroavião, sendo que, segundo relatado, o vento estava bastante fraco, pelo que à partida seria fácil a identificação do som do motor da aeronave. Em resumo, nestas circunstâncias bastante propícias à deteção do aéreo, o sinal de alarme falhou. Independentemente da falha do alarme, o avião foi captado por uma escuta portátil quando passou perto do ilhéu, mais de um minuto e meio depois dos soldados que guarneciam esta posição no Monte Sossego o terem avistado. Tornava-se assim bastante difícil o serviço de pesquisa de aéreos, tendo em conta que nem sempre havia a possibilidade de referenciação à vista desarmada e não havia vigias do ar especializados munidos dos respetivos binóculos (AHM-FO-037-519-CV).

Segundo o mesmo relatório, que expunha este problema, apresentava-se também os movimentos do avião que sobrevoou a ilha. No dia 7 de novembro de 1943 pelas 16h32, foi dado o alarme por parte da escuta portátil, em virtude de ter sido assinalado um avião na direção do Morro Branco. Posteriormente, às 16h34, o mesmo avião voava na direção de João Ribeiro a uma altura do mar de cerca de 200 m. O avião ainda sobrevoou águas territoriais e para tal utilizou uma velocidade média de 200 quilómetros por hora (km/h). Foi identificado como um hidroavião monoplano, quadrimotor, do tipo *Short "Sunderland"* inglês, devido à marca que apresentava no flanco direito da fuselagem (circular e tricolor, de dentro para fora, vermelho, branco e azul e, para o lado da cauda, um S).



Figura 8: Hidroavião monoplano quadrimotor *Short Sunderland* MK 1.

Fonte: (asasdeferro.blogspot.com)

Um dia antes deste aéreo voar sobre Cabo Verde, tinha sido identificado um outro hidroavião quadrimotor a cruzar a baía do Tarrafal pela terceira vez, sendo que a última foi realizada a uma altura bastante reduzida sobre costa. No entanto deve referir-se que não foi possível identificar o hidroavião, nem a sua nacionalidade (*idem*).

Entretanto, o caso de relatos de submarinos nas águas da nossa antiga colónia não parava por parte dos populares das ilhas. Neste caso e a título de exemplo, trago um caso dirigido ao Senhor Brigadeiro Comandante Militar da Colónia, no dia 5 de novembro de 1943, comunicando que por informações prestadas por residentes no local, é recorrente o avistamento na baía Covada Vermelha, perto de uma localidade denominada por Garça, na ilha Brava, local de residência dos populares, de um ou dois submarinos, geralmente aparecendo à superfície da água pelas 17 horas, conservando-se assim possivelmente durante a noite e deixando de ser vistos na manhã seguinte. Os populares relatam ainda que o aparecimento dos submarinos ocorria com uma regularidade de quatro em quatro dias, não podendo saber se os mesmos saíam durante a noite. Foram avistados dentro da baía a aparecerem debaixo de água e aí se conservavam. Esta baía era caracterizada por “mar morto e bastante fundo”. A vigilância desta localidade foi aumentada por uma patrulha constituída por um cabo e três soldados, após este reforço não se consta mais o seu avistamento (*idem*).

Relatos anteriores de populares, mostraram que estes confundiam vida marinha com submarinos, como ocorria com alguma regularidade com baleias e tubarões. Consequentemente, poder-se-ia tratar possivelmente de um desses casos, porque não existiam muitos casos verdadeiros e fundamentados de submarinos em Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial.

Sempre existiu a suspeita de que os U-Boats estariam a utilizar o arquipélago de Cabo Verde para fins de mútuo apoio, troca de víveres e até de algum armamento, por forma a aumentar a autonomia destes submarinos, contudo, sempre de forma clandestina. Por esta razão, não existe muita documentação que comprove estes acontecimentos. Sabendo deste facto, os episódios que os populares relatavam da baía da Covada Vermelha, retratado acima, estariam fortemente justificados, todavia, por falta de informação não podemos saber se este caso foi efetivamente um destes ou se foi uma confusão por parte da população. Um desses episódios vem retratado num artigo na edição de março de 2020 da Revista de Marinha.

No dia 27 de setembro de 1941, altura em que os conflitos no Atlântico estavam numa situação de equilíbrio, os populares do Tarrafal do Monte Trigo, na ilha de Santo Antão, constataram o aparecimento de dois submarinos bastante perto da costa. A população conseguia identificar um ruído, descrevendo-o como marteladas, o que em tudo indicava que um dos submarinos estaria a ser reparado. Estes submarinos foram identificados como tratando-se de unidades alemãs. Ao que tudo indica, precisariam de uma baía calma e segura para trocarem entre si víveres, armamento e assistir um dos seus tripulantes que necessitava de cuidados médicos urgentes (D'Oliveira & Salgado, 2020).

Tratava-se do U-111 e do U-68, ordenados a navegar até à baía do Tarrafal por Berlim, e onde se posicionaram a cerca de 200 metros da praia. De terra, começou a ouvir-se os ruídos característicos de operações com guinchos: estes encontravam-se a fazer manobras de transbordo de quatro torpedos. Os alemães sentiam bastante confiança em operar desta maneira clandestina, mas às claras, em Cabo Verde. O que os mesmos não contavam era que os ingleses, através do seu serviço de cifra, tivessem recolhido muitas informações referentes a esta operação, incluindo o local onde se iria realizar. Terminadas as operações de transbordo de torpedos, estes dois submarinos alemães retiraram-se da Baía, esperando um outro submarino alemão (U-67). Precisamente neste cenário, surge um submarino inglês: o HMS *Clyde*. Assim que este avistou os alemães, lançou de imediato vários torpedos, seguindo-se a resposta por parte dos alemães, com torpedos e manobras anti-torpédicas. Surge então o terceiro submarino alemão, o U-67 que, com toda a situação que decorria, não conseguiu evitar uma violenta colisão com o HMS *Clyde*, ficando bastante danificado. No entanto, foi-lhe possível afastar-se da zona (*idem*).

Segundo os mencionados autores do artigo, dois dos torpedos lançados contra o U-68 falharam o alvo, contudo, aquando da entrada na baía, o U-67, teria ouvido duas fortes explosões, deduzindo que um ou até mesmo os restantes dois submarinos teriam sido afundados. Uma outra versão remete para a possibilidade dessas explosões terem ocorrido em terra, porém, muito poucos populares teriam dado pelo conflito: a aldeia e a população do Tarrafal permaneceram serenas durante o episódio. Até onde existe conhecimento, os submarinos embora possivelmente danificados, seguiram as suas missões, o U-67 bastante danificado devido à colisão, teria navegado até uma doca alemã na França ocupada pela Alemanha, o U-68 seguiu a sua missão no vasto Atlântico Sul e o U-111 dirigiu-se para as Canárias, onde tinha como missão o ataque aos comboios de navios que abasteciam os

Aliados, posteriormente afundado devido a problemas mecânicos que lhe impediam de imergir, possivelmente resultantes deste episódio. O submarino inglês sobreviveu ao conflito. Foi em Gibraltar que operou até 1944 e posteriormente no Oceano Índico até ao final da Guerra (*idem*).

3.2 Estado da Defesa de São Vicente

Começo por abordar o estado antes do reforço da defesa daquela que foi considerada como a principal ilha de Cabo Verde, a ilha de São Vicente. Nesta ilha encontra-se o Porto Grande, considerado também como o melhor porto do arquipélago, sendo que foi precisamente para este porto que a metrópole mais cuidado teve em garantir a sua defesa.

A ilha de São Vicente tinha muitas deficiências relativamente à sua defesa, como aliás se pode constatar pela análise dos vários ofícios enviados pelas chefias militares da ilha para a metrópole. A título de exemplo, refere-se um ofício datado de 14 de abril de 1942 remetido pelo Governador da colónia de Cabo Verde com destino ao Ministro das Colónias. Nele, pode verificar-se a referência às peças que outrora estavam localizadas no Morro Branco, sendo que teriam sido desviadas dessa localização. Estas peças não poderiam ser aproveitadas por serem de sistema bastante antiquado e por falta de alguns componentes. Contudo, o Governador acreditava que estes poderiam ser fabricados na colónia. No entanto e, para além dessa limitação, estas peças não poderiam ser utilizadas pois já não possuíam cargas propulsoras (AHM-FO-006-H-32-Cx404). Embora não venha explícito o número concreto de peças, acredito que serão duas devido a uma outra correspondência que identificava neste local, ponta do Morro Branco, duas peças de defesa de costa. Acredito ainda que estas peças a que se refere o Governador fossem as primeiras *Armstrong* 15/28, que estariam inicialmente na referida posição. Devido aos problemas apresentados pelas mesmas, as peças teriam sido desviadas para dar lugar à *Schneider Canet* 15/45 que seria futuramente instalada no Morro Branco, como se retrata no decorrer do estudo.

A estas mesmas peças foi proposto venda como sucata, contudo, seria bastante difícil de concretizar esta ideia devido à falta de comprador. Propôs-se ainda a possibilidade de conservá-las em Museus ou à porta de Quartéis, sendo que seria intenção do Governador a colocação destas mesmas peças no Quartel da Bateria de Artilharia de Costa

nº 2, o qual seria posteriormente construído no Morro Branco. Efetivamente, esta é a única correspondência que se encontra nos arquivos em relação a estas primeiras peças posicionadas no Morro Branco, desconhecendo-se o que lhes foi feito. À semelhança destas peças de artilharia, haveria muitas outras em diversas localidades com alguma degradação e que eram consideradas material obsoleto (*idem*).

À parte das deficiências de material de defesa em São Vicente, existiam também alguns aspetos pouco favoráveis no Porto Grande de Mindelo, aspetos estes referentes à amarração para os navios da armada que utilizavam o porto. Segundo o capitão do porto, estes problemas eram apenas de falta de material e seriam resolvidos com a cedência de dois ferros, amarras para 5 braças de fundo e da boia do porto capaz de servir os Avisos de 1º Classe. Este material seria sempre pertença do Ministério da Marinha mas, desta forma, a amarração poderia servir todos os nossos navios (*idem*).

Os próprios meios de defesa para aéreos, no caso de algum deles ser inimigo e apresentar intenções hostis, apresentavam-se bastante degradados e ineficazes, sendo que no dia 5 de novembro de 1943 outro aéreo foi avistado a percorrer o canal sul de São Vicente pelas 06h02. Este dirigiu-se de seguida para o Morro Branco a baixa altitude, sobrevoando águas territoriais. Às 06h07, ocultou-se na direção de Salamanza, durando então o voo cerca de 5 minutos. O tempo necessário para a possibilidade de atuação da bateria, o facto de o avião ter mudado algumas vezes de rumo de voo, com movimentos rápidos, e a pouca duração do voo, não permitiram que a predição fosse feita de forma a permitir a abertura de fogo pelas peças antiaéreas do Monte Sossego conforme determinado (AHM-FO-037-519-CV).

A 7 de julho de 1943, é relatado para o Capitão dos Portos de São Vicente que embora seja expressamente proibido o desembarque na praia da Matiota, perto da cidade do Mindelo, tinha ocorrido há bastantes dias e, de forma sucessiva pelas 13 horas, a vinda de uma embarcação de um dos barcos italianos fundeados no Porto Grande, transportando alguns tripulantes àquela praia. Alguns vestiam fatos de banho, outros trajavam civilmente, passando a tarde ora na praia, ora passeando na estrada. Segundo informações, seriam ingleses que faziam parte da guarnição do navio italiano, sendo que depois destes sucessivos incidentes, e tendo em conta que todas as praias da ilha se encontravam interditas a desembarques, foi permitido que aos domingos, os tripulantes dos navios fundeados no porto, pudessem ser guiados por outras embarcações, controladas pela

cidade, permitindo assim conduzir os banhistas até à mesma, onde se localiza a referida praia (*idem*).

A defesa exterior do porto, correspondente à defesa voltada para o oceano, deveria ser feita através da artilharia das pontas de João Ribeiro e Morro Branco e, a do litoral, pelo flanqueamento com armas automáticas das praias da Matiota e da Galé, para além da ocupação dos desembarcadouros e cais. Deveria igualmente proceder-se a uma defesa interior, interditando-se o acesso pelos vales das ribeiras aos pontos dominantes citados, de modo a evitar-se a sua ocupação e a concentração de forças desembarcadas nas praias e vales (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

Com o objetivo de reforçar a defesa do porto, informa o Major do Corpo do Estado-Maior Júlio Botelho Moniz durante o conflito, que deveria proceder-se à colocação de campos minados, preferencialmente entre o ilhéu dos Pássaros e a Ponta da Coluna e Ladra Cachorro, conforme se vê na **Figura 6** representados pelas linhas azuis a tracejado (AHM-FO-006-H-32-Cx404). Existe a possibilidade de terem sido colocados alguns campos minados, contudo, esta situação não me foi possível confirmar noutras fontes ou bibliografias. Em adição, sabe-se que, em maio de 1930, foi elaborado um relatório onde se apresentava um estudo da utilização de minas subaquáticas em vários portos portugueses (tanto nas antigas colónias como em Portugal continental). Tendo em consideração o estudado em relação ao Porto Grande, as posições escolhidas neste relatório para a colocação dos campos minados seriam entre a Ponta do Morro Branco e a Ponta João Ribeiro, passando pelo ilhéu dos Pássaros (representados na **Figura 9** como A a C, passando por B), e não entre as posições anteriormente referidas como preferenciais. De acordo com o mesmo relatório, a extensão dos campos minados seria de 4600 m. A intenção era a utilização de minas com 200 quilogramas (kg) de carga explosiva, estando previsto a necessidade de 460 minas (BCM-AH2). O estabelecimento de uma rede metálica antissubmarina foi também estudado e considerado bastante útil, sendo que existe a informação de que esta teria efetivamente sido instituída, como se retratará no decorrer deste capítulo (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

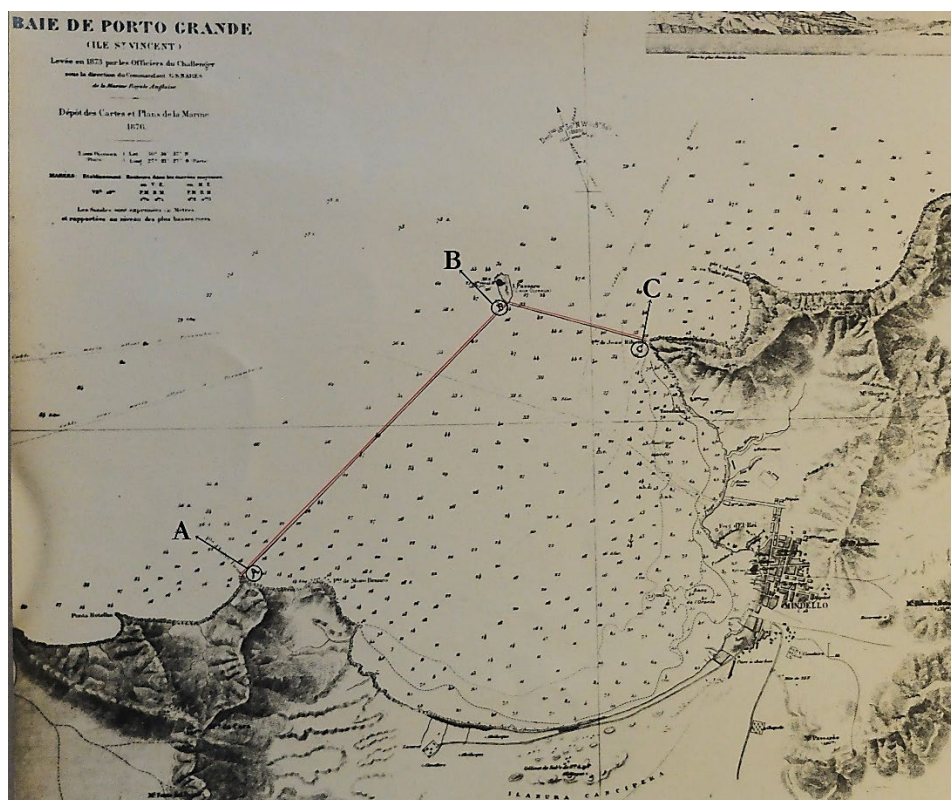


Figura 9: Relatório do estudo para a colocação das barreiras de minas (1930).

Estava estudado a colocação de duas barreiras de minas, nas duas entradas do Porto Grande, entre a Ponta do Morro Branco-ilhéu dos Pássaros e Ponta João Ribeiro-ilhéu dos Pássaros. Colocar-se-iam 460 minas, cada uma com 200 kg de carga explosiva. A numeração que se apresenta em toda a baía corresponde à Batimétrica³ do Porto.

Fonte: (BCM-AH2)

Para além das localizações acima mencionadas, também se ponderou a colocação de minas e redes entre a ilha de Santo Antão e São Vicente. Contudo, rapidamente se percebeu que devido à forte corrente e à grande profundidade dos fundos o mesmo não seria possível (*idem*).

Explicam-se agora algumas das hipóteses possíveis para um ataque à ilha de São Vicente, diferenciando os locais por setores da ilha. Estas hipóteses estão apresentadas considerando inicialmente a ameaça nos setores de Norte (N), seguindo os restantes setores em sentido horário. As possibilidades, de seguida estudadas, representam locais onde se poderia esperar um ataque por via marítima. Adicionalmente, estará também presente para cada um dos mesmos uma breve caracterização do local. Para melhor compreensão de

³ Forma de expressar, cartograficamente, a medição da profundidade e do relevo do fundo dos mares, rios ou lagos (Batimetria).

todas as possibilidades, apresenta-se na **Figura 10**, todos os setores e zonas que de seguida serão abordados (*idem*).

Primeiramente, apresenta-se a baía de João de Évora (H1), em São Vicente, com uma praia de cerca de 200 metros de largura servida por um caminho acessível que conduz à cidade do Mindelo e na qual existem duas plataformas que poderiam ser utilizadas pela artilharia da defesa em região montanhosa. No caso de uma ameaça vinda de N, este era um dos possíveis locais da ilha a ser atacado. Para travar o ataque por este local, com uma arma automática, flanqueava-se a praia de João de Évora de modo a eliminar a possível progressão do inimigo até à cidade, uma vez que esta era um dos pontos mais importantes da ilha.

A baía de Salamanca (H2) era um local fortemente ameaçado no caso de o ataque ter origem nos setores de N ou de Nordeste (NE). Esta baía era bastante espaçosa e com bons fundos arenosos, podendo nela fundear navios de grandes dimensões. Não obstante, a mesma era pouco procurada por ser muito exposta a ventos dominantes fortes. A partir da baía de Salamanca, a progressão poderia ser feita pela Ribeira de Salamanca e pela de Perna Torta, a mais fácil. A ocupação dos Montes Salamanca reforçaria a defesa. Nestes montes, existem plataformas que poderiam ser utilizadas com vantagem, pela artilharia móvel de defesa, para travar o possível seguimento do inimigo através desta baía.

Seguidamente, a Baía das Gatas (H3), considerava-se ameaçada apenas no caso de um ataque proveniente de setores de NE, onde existia uma praia vedada. Esta baía é de dimensões bastante reduzidas, por essa razão apenas seria frequentada sobretudo pelos botes de pesca e, poderia sê-lo também, por lanchas costeiras e outras embarcações, pois tem profundidades entre as 6 e 10 braças (11 e 18 metros), com fundos arenosos. A defesa deste local seria efetuada, em caso de necessidade, pelo flanqueamento da praia com armas automáticas e através da mesma artilharia móvel nos Montes de Salamanca.

Na costa NE, entre a baía das Gatas e Ponta do Manoelinho, encontra-se a Praia Grande e o Porto de Calhau (H4). A costa é funda e tinha fundos igualmente arenosos, mas, dada a exposição ao NE, o mar era mais agitado e não era favorável a desembarques. As penetrações para o interior a partir da Praia Grande eram bastante difíceis dada a orografia do litoral.

Na costa Sudeste (SE) ficam os portos de Palha Carga e Calheta Grande (H5), desabrigados nos tempos de chuva, com fundos arenosos. A progressão para o interior da ilha através destes portos era igualmente bastante difícil.

Na costa Sudoeste (SO), estão situados os portos de Ribeira da Caixa, Casca Velho, Flamenguinhos e Flamengos (H6), todos eles protegidos dos ventos de NE, mas desabrigados de Sul (S) e SO. Estes portos tinham pequenas capacidades, mas bons fundos de areia. Realça-se que a progressão para o interior era difícil e a mais perigosa seria a de Flamengos que podia conjugar-se com uma ação pela baía de S. Pedro. Toda a costa SE e SO era de importância secundária, sendo que transtornavam quem nelas desembarcasse quando soprava a brisa pelas refregas que ali havia, originadas pelas quebradas que se abrem nas montanhas próximas.

A baía de S. Pedro (H7) é desabrigada na maioria do ano. Caracteriza-se por ser bastante espaçosa, com cerca de dois quilómetros (km) de praia, sendo as refegas violentas a meia baía onde o mar se encapela. Junto à Rocha Norte existem fundos de areia fina de 6 a 10 braças (11 a 18 metros) onde se poderia fundear. A defesa da praia podia fazer-se de posições flanqueantes das encostas N e S da baía e a propagação para o interior interdita pela ocupação de posições de cotas maiores, barrando o acesso pelo vale da Ribeira de São Pedro, amplo e aberto, a caminho direto sobre o Lazareto e Mindelo. Os ventos que sopram forte de NE canalizam-se pelo vale e facilitam a ação da defesa.

Do Porto Grande à Ponta Machado (H8), o litoral é constituído por inúmeras elevações montanhosas com pequenas baías como a de Entre Picos, com fundos de areia, Fateixa com fundos arenosos de 6 a 12 braças (11 a 22 metros), a de Calheta, mais ampla, com uma praia de areia, e a da Ribeirinha. Todo este troço de costa Noroeste (NO) é circundado por maciços montanhosos sendo a progressão para o interior ligeiramente mais fácil, especialmente através das referidas baías, devido ao facto de serem as zonas deste troço de costa com menores elevações. Realça-se ainda que, uma progressão para o interior da ilha através das mesmas, poderia significar um perigo bastante acentuado, devido essencialmente à proximidade entre as baías e as peças do Morro Branco e a cidade do Mindelo.

Do exposto, conclui-se que a defesa do litoral não se deveria fazer em cordão, o que consumiria grandes efetivos sem vantagem. Embora a costa devesse ser permanentemente vigiada na sua totalidade, deveria organizar-se a sua defesa ativa e

passiva, particularmente nas zonas consideradas como mais perigosas. Deveriam igualmente ser organizadas as posições previstas e indicadas para interdizer as progressões para o interior que a defesa litoral não fosse suficiente para evitar.

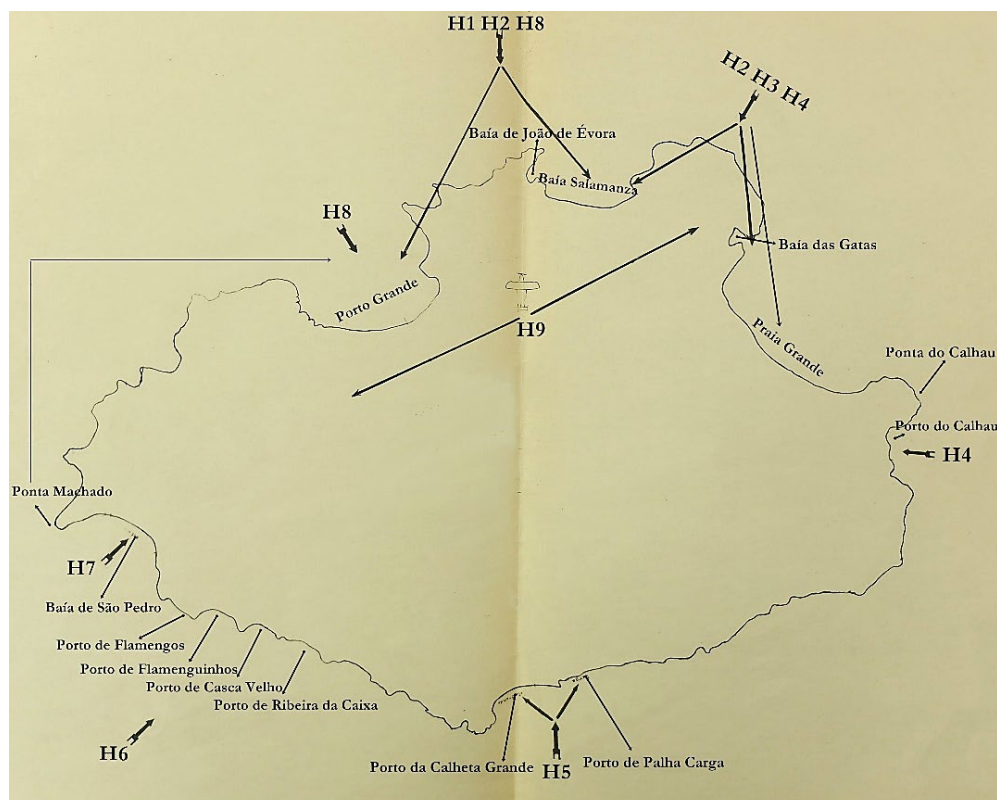


Figura 10: Hipóteses previstas para um ataque à ilha de São Vicente.

Fonte: (AHM-FO-037-518-CV), editada pelo autor.

Era fundamental que os abrigos de tiro das armas flanqueantes das praias devessem ser, o mais possível, escondidos das vistas do mar. As suas guarnições deveriam ocupar abrigos betonados imediatamente à retaguarda daqueles e ocupar posições de combate após a aproximação (quando ocorresse bombardeamento da orla litoral como preparação do desembarque) das tropas de desembarque inimigas. A organização de abrigos para munições, víveres e reserva de água era também de extrema importância. Por outro lado, os postos dos observadores deveriam ser protegidos e assegurar a sua comunicação com os abrigos de bombardeamento; os postos de combate principais deveriam possuir defesas acessórias no exterior e elementos de trincheiras ocupadas por atiradores.

Relativamente à defesa antiaérea, a ilha de São Vicente não possuía campos de aterragem organizados. Os aviões inimigos poderiam, possivelmente, aterrar, embora com

dificuldades, nas terras aplanadas de Salamanca (H9) e numa pista natural a Oeste do Calhau e, ainda, no vale da Ribeira de S. Pedro. Estes campos, depois de limpos das inúmeras pedras soltas que possuíam, por elementos percursores, poderiam, com facilidade, sobretudo o de Salamanca, ser melhorados. Uma das medidas pensadas para reduzir este risco foi a abertura de valas e a remoção das pedras soltas, formando montes em xadrez para inutilizar estas ações. Para o caso de se entender dotar São Vicente com meios aéreos, o local estipulado para tal foi precisamente Salamanca. Era este o local mais apropriado ao estabelecimento do campo de aterragem, apesar da direção do terreno não coincidir precisamente com a direção dos ventos dominantes (NE e N).

Para a defesa antissubmarina, existia a intenção de realizar barreiras de minas controladas entre o ilhéu dos Pássaros-Ponta da Coluna e ilhéu dos Pássaros-Ponta Ladra Cachorra, como já foi referido. Caso não fosse possível garantir tão grande extensão de minas, deveriam pelo menos ser colocadas no espaço morto das posições de artilharia do Morro Branco e de João Ribeiro, que inevitavelmente existiam devido ao ilhéu dos Pássaros. Acreditava-se que a colocação de redes antissubmarinas entre o ilhéu dos Pássaros e as Pontas de João Ribeiro e do Morro Branco (com chicanas para a passagem dos navios amigos) seria de extrema conveniência (*idem*).

Seria indispensável, para assegurar uma vigilância e segurança eficazes, o estabelecimento de uma rede de postos de observação terrestre de Marinha, dotados com postos recetores e transmissores portáteis a colocar no ilhéu dos Pássaros, Salamanca, Viana, Caralena e Flamengos, dispondo de barracas de lona com alojamentos portáteis. Esta vigilância seria conjugada com a dos postos do litoral das tropas de defesa terrestre, no Morro Branco e João Ribeiro. E por fim garantir que a Ponta João de Évora, Baía das Gatas, Ponta Calhau, S. Pedro e Morro do Forte, estivessem todos ligados telefonicamente (*idem*).

São Vicente procurou também, por forma a assegurar a vigilância imediata dos portos e praias, ter ao seu dispor pequenos navios rápidos de patrulha. Era bastante usual, na altura, a existência de alguns navios suscetíveis de serem utilizados para patrulha e rocega de minas (*Cory Brothers, D.Carlos I, Ferndale, Metiota*, entre outros) e o vapor *28 de Maio*, possivelmente, para lança minas (*idem*).

Como já foi referido, Lisboa considerava que apenas três ilhas em Cabo Verde tinham importância estratégica. Essas ilhas eram São Vicente, Sal e Santo Antão (ordenadas

por grau de importância). A ilha de Santo Antão só demonstrava relevância devido à sua proximidade a São Vicente e porque era uma fonte de abastecimento e víveres para esta ilha (*idem*). A maioria dos habitantes de Santo Antão e São Vicente eram bastante patriotas. Contudo, os habitantes da ilha do Sal poderiam ter alguma simpatia italiana devido à influência dos negócios com a Itália e à prosperidade que estes últimos tinham trazido à ilha. Esta possível afinidade dos habitantes da ilha do Sal com os italianos remete à altura da LATI. Existem relatos de que os italianos trouxeram algum desenvolvimento ao Sal. Em adição, é de realçar que foram admitidos indígenas da ilha para trabalhar no aeródromo, nomeadamente para serviços de secretariado e de limpeza. Pode então dizer-se que os próprios italianos trouxeram também oportunidades de emprego para várias pessoas, havendo, inclusivamente, registos de alguns relacionamentos amorosos entre pessoal da ilha e italianos que prestavam serviço no aeroporto (Salgado, 2020).

Antes do reforço militar das ilhas, a guarnição do Sal era constituída por um pelotão de infantaria com muito poucas metralhadoras. Relativamente a São Vicente, observava-se um pelotão de infantaria local com quatro peças de 37mm, um batalhão de infantaria proveniente do continente e três peças de 150mm para defesa costeira. Em Santo Antão verifica-se apenas a existência de uma companhia de infantaria que teria passado por São Vicente antes de ser atribuída a esta ilha. A ilha de Santiago possuía uma companhia de tropas indígenas vindas de Angola e um pelotão com quatro peças 37mm, no sul da ilha, na Praia (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

A nível de força naval, foi pedido um aviso, três navios patrulhas armados, um lança minas e postos de observação (T.S.F.) para assegurar a defesa marítima do arquipélago. A Armada tentou assegurar que tinha sempre um contratorpedeiro ou um aviso atribuído ao arquipélago, mas a esta não foi possível assegurar em permanência estes meios. Este aspeto não teria passado de uma intenção, dado que não existiam meios para garantir que este requisito tivesse sido efetivamente assegurado. Assim, e segundo as Ordens da Armada, essa presença não foi permanente.

Após a devida análise dos movimentos dos navios nas Ordens da Armada, correspondentes à altura do conflito, percebe-se que efetivamente a partir de 1940 foi aumentada a presença de meios navais na colónia de Cabo Verde. No entanto, apesar deste forte empenho, verifica-se que a presença não foi permanente. Existiram efetivamente determinadas alturas em que a Colónia não tinha qualquer aviso ou contratorpedeiro

atribuído, como se pode observar no **Apêndice A**, onde se apresenta o movimentos dos nossos navios pela Colónia em forma de tabela realizada pelo autor.

Relativamente à aviação, esperou-se por meios aéreos, na altura pertencentes ao Exército, uma vez que a fundação da Força Aérea Portuguesa ocorre após o conflito, em 1952, contudo, nunca foram fornecidos por não existirem disponíveis na metrópole (*idem*), isto é, não existia meios na metrópole para o fornecimento destes elementos à colónia, o que representou umas das mais consideráveis vulnerabilidades da defesa da ilha (*idem*).

Devido ao excelente aeródromo presente na ilha do Sal, esta era a ilha mais importante para os meios aéreos. Esta consistia numa ilha que já possuía uma base aérea que não era fiscalizada. Esta falta de fiscalização poderia prejudicar e colocar em risco as defesas de todo o arquipélago, uma vez que a base aérea poderia ser utilizada clandestinamente (*idem*).

Como já referido anteriormente, São Vicente era o centro governamental do arquipélago, possuía uma estação de cabos submarinos, porto e depósitos de óleo e combustível (*idem*). Santo Antão era apenas de importância devido às ligações com São Vicente e porque era o centro de produção de víveres para esta ilha, distanciavam-se de cerca de 10 milhas náuticas (*idem*).

Segundo elucida um relatório de reconhecimento a Cabo Verde (*idem*), a disposição inicial das peças de artilharia para a defesa do Porto Grande seria a que de seguida se apresenta.

O Porto Grande de São Vicente foi objeto de vários episódios de guerra. A sua defesa consistia numa bateria de duas peças *Armstrong* 15/28 situadas no Morro Branco, duas outras de menor calibre (uma *Armstrong* 76 e outra *Canet*) colocadas ambas no ilhéu dos Pássaros em plataformas situadas, respetivamente, junto ao farol (voltada ao Norte) e à retaguarda da casa do faroleiro (voltada ao porto) (*idem*).

Contudo, eventuais submarinos posicionados no setor morto do Morro Branco poderiam afundar, sem poderem ser atingidos, navios surtos no Porto. Posteriormente, e devido a estes acontecimentos, foi colocada uma rede metálica, com flutuadores de vidro, antissubmarina, entre o ilhéu dos Pássaros e o Morro Branco (entrada NO), que os tubarões, com alguma frequência, danificavam. Pequenos navios artilhados patrulhavam,

diariamente, a zona compreendida entre a ponta João Ribeiro e o ilhéu dos Pássaros, tornando assim segura a entrada NE (*idem*).

No fortim d'El-rei, encontrava-se uma bateria *Hotchkiss* 47/40, complementando assim a artilharia do Porto. A defesa costeira estava confinada à Marinha de Guerra, contudo, era operada essencialmente por militares do Exército (*idem*).

Existiu sempre, todavia, alguns aspetos nestas peças que deixavam muito a desejar: as peças *Armstrong* eram um modelo antiquado, sendo que se considerava que estas não estavam em condições de servir, os seus alcances eram inferiores a cinco km, muito material, granadas explosivas e de rutura não possuíam rolhas e estavam descarregadas. Existia ainda uma *Canet* no Fortim d'El-rei, esta encontrava-se já bastante envelhecida e apenas tinha valor histórico. As peças *Hotchkiss* 47/40 colocadas em pedestais, também no fortim d'El-rei, estavam em relativo bom estado (eram o material de salvos do Porto) necessitando, particularmente duas, de algumas reparações que poderiam ser feitas na colónia pelos artífices que ali estavam presentes. Estudou-se ainda a possibilidade de colocar duas destas, com vantagem, na Ponta João Ribeiro batendo assim os espaços Ponta João Ribeiro-ilhéu dos Pássaros, parte da costa leste do Porto Grande e Praia da Galé. Estas peças apenas poderiam ser utilizadas, devido às suas limitações também de alcance cerca de três km, como arma de defesa contra pequenas embarcações, ações contra tentativas de desembarque, entre outras (*idem*).

Retratada a situação inicial de distribuição das peças de artilharia para a defesa do Porto Grande, sabe-se ainda, embora sem especificar as respetivas datas, que existiu alguma movimentação no sentido de dotar a Ponta João Ribeiro de algum armamento, deixando este de ser exclusivo do Morro Branco. Segundo o mesmo relatório, conclui-se que foi posteriormente escolhida a posição da Ponta João Ribeiro para a implementação de duas peças *Schneider Canet* 15/45, devido ao facto de se acreditar que a atribuição de peças nesta posição melhor satisfaria a missão de proteger e defender o Porto Grande.

Esta bateria de duas peças tinha uma direção de SE/NO, estando o ilhéu dos Pássaros sensivelmente no seu alinhamento. A primeira plataforma ficou distanciada 34 metros do Posto de Comando e a 29 metros da segunda, respetivamente com as seguintes cotas P.C 84 metros, 1ª Peça 77 metros e 2ª Peça 67 metros, valores arredondados à unidade.

Com esta adição de armamento em João Ribeiro, devido à falta de mais material, nesta altura, apenas restava mais uma peça na Colónia destinada à defesa do Porto. Teria sido então colocada a terceira e última *Schneider Canet* 15/45 na Ponta do Morro Branco no local da plataforma mais baixa da antiga peça *Armstrong* com uma cota de aproximadamente 53 metros, com o objetivo de eliminar os espaços mortos recíprocos de cada posição.

3.3 Posição da artilharia para defesa do Porto Grande durante o conflito

Apesar de alguma movimentação de peças que existiu em toda a ilha de São Vicente, um relatório do Comandante da Bateria de Artilharia de Costa vem clarificar a disposição final das peças de artilharia para fazer frente ao conflito e, consequentemente, defender o Porto Grande, relatório datado de maio de 1946 (AHM-FO-6-D-22-Cx522).



Figura 11: Duas das três *Schneider Canet* instaladas na Ponta João Ribeiro para proteção do Porto Grande.

Ao fundo está visível o ilhéu desabitado dos Pássaros. Fotografia registada em novembro de 2017, cedida por Augusto Salgado

As peças de artilharia que serão enumeradas no decorrer deste subcapítulo, ainda hoje estão nas mesmas posições, embora claro, entregues ao abandono e completamente vandalizadas e degradadas, como se poderá perceber no decorrer dos registos fotográficos apresentados.

A posição escolhida para a instalação de três peças *Schneider Canet* 15/45 foi a Ponta João Ribeiro, a qual, melhor que no Morro Branco, satisfaz a missão a cumprir, ou seja, dentro do limite do alcance do respetivo material, manter a soberania no interior do

Porto Grande contra qualquer infração de navios estrangeiros e interdizer ou dificultar o mais possível as ações de guerra de navios inimigos nas imediações do Porto (AHM-FO-006-H-32-Cx404). Como já referido, a ponta João Ribeiro constitui o limite NE físico do Porto Grande, o alinhamento do ilhéu dos Pássaros com a ponta mencionada resulta numa das duas entradas para o Porto. As peças instaladas em João Ribeiro teriam como essencial função o bloqueio de navios não autorizados a prosseguir navegação rumo ao Porto. Estas peças formavam a Bateria de Artilharia de Costa nº1, cuja missão era bater o inimigo a partir do limite de alcance das suas bocas de fogo e, cooperar eventualmente, no combate terrestre em apoio do Regimento de Infantaria (AHM-F0-037-518-CV).

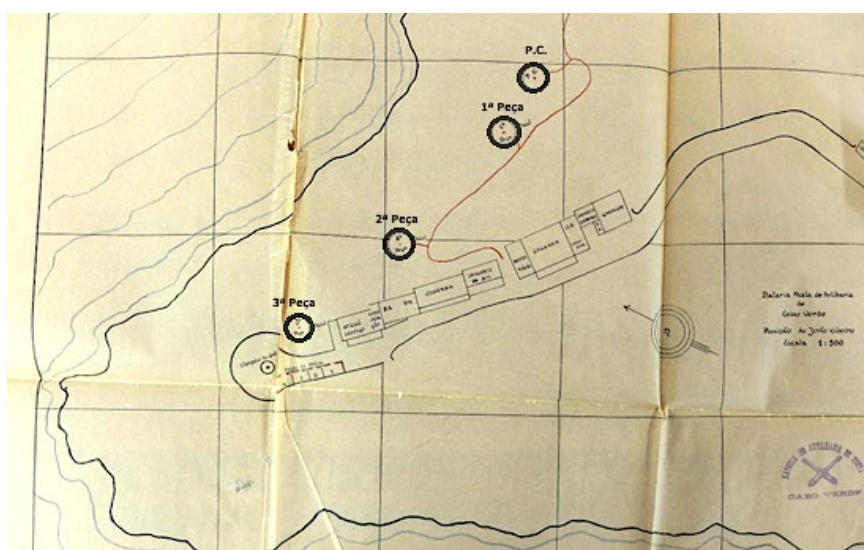


Figura 12: Bateria Mista de Artilharia de Cabo Verde, Posição de João Ribeiro, escala 1:500.

Identificação da localização das peças *Schneider Canet* em João Ribeiro. Observamos o Posto de Comando da Bateria João Ribeiro e a localização das peças nele instaladas. Cada peça tinha um paiol associado, encontrando-se sempre à retaguarda das peças.

Fonte: (AHM-FO-006-H-32-Cx404), editada pelo autor.

Existem ainda dados que possibilitam o conhecimento de quando terá ocorrido a adição na Ponta João Ribeiro da terceira e última peça. Segundo um ofício datado de 6 de dezembro de 1941, o Subsecretário de Estado de Guerra informa o Chefe do Gabinete do Ministério das Colónias e o Diretor Geral Militar das Colónias que poderia dar-se início à construção da plataforma para a terceira peça a equipar em João Ribeiro (AHU-548, 1/D1, GM, 1936-1943, Batalhão Expedicionário a Cabo Verde). Como já foi anteriormente retratado neste estudo, a terceira e última *Schneider Canet* teria sido inicialmente colocada na Ponta do Morro Branco, constituindo a única peça de artilharia na referida localidade.

Sabe-se também que esta mesma peça foi transferida para a posição de João Ribeiro, por forma a reunir as três *Schneider Canet* na mesma posição. Em adição, sabe-se então que foi em dezembro de 1941 que a Colónia teve aprovação por parte da metrópole do que seria o final da conceção dos meios de defesa em João Ribeiro, instalação e operacionalização da sua última peça de artilharia.

A posição de João Ribeiro tem maior campo de tiro, menor sector morto dentro do Porto Grande, melhor acesso, sendo servida por uma estrada marginal em bom estado de conservação até às suas imediações (AHM-FO-006-H-32-Cx404).

O ilhéu dos Pássaros forma uma zona de espaço morto de algumas centenas de hectares, da qual um navio que, coberto pela noite, se aproximasse e nela se colocasse poderia, sem poder ser atingido, bater a cidade e o Porto. Era então importante que estes espaços mortos fossem eliminados de outra posição conveniente (*idem*).

A posição do Morro Branco, dispõe de menor campo de tiro e tem idênticos inconvenientes relativos ao espaço morto da posição, proveniente do ilhéu dos Pássaros (um pouco menor) e da Ponta Ladra Cachorro, onde, um navio nessa zona poderia bater a cidade do Mindelo. A estrada que serve o Morro Branco estava intransitável, precisando de obras cuja construção ainda demoraria algum tempo, sendo assim difícil de transportar, nestas condições, o material até lá (*idem*). Contudo, conforme vem descrito no relatório, “não será impossível se assim o determinarem”.

Apesar destes inconvenientes no Morro Branco foram instaladas três peças *Armstrong* de 12 cm, com as seguintes cotas: 1ª Peça 63 m; 2ª Peça 56 m; 3ª Peça 53 m (valores arredondados à unidade), batendo-se, assim, de cada posição, os espaços mortos recíprocos. Estas peças de artilharia formavam a Bateria de Artilharia de Costa nº2 (B.A.C. nº2), cuja missão é em tudo igual à da B.A.C. nº1. Segundo informações recolhidas, sabe-se que a terceira e última peça a equipar no Morro Branco, teria seguido para a Colónia no dia 15 de agosto de 1941 no vapor *Colonial* (AHU-548, 1/D1, GM, 1936-1943, Batalhão Expedicionário a Cabo Verde).

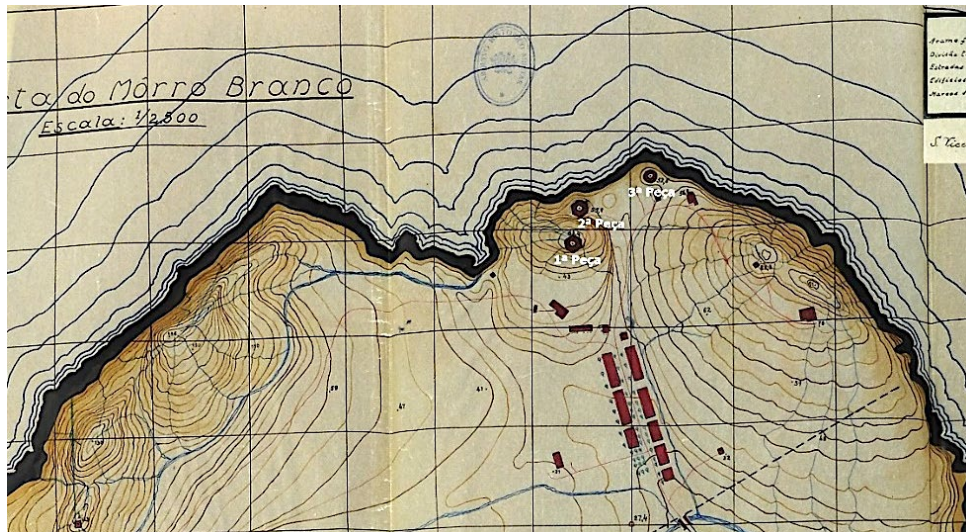


Figura 13: Localização das peças *Armstrong* na Ponta do Morro Branco, escala 1:2500.

Cotas: 1ª Peça 63.4 m; 2ª Peça 55.9 m; 3ª Peça 52.5

Fonte: (AHM-FO-006-H-32-Cx404), editada pelo autor.

À semelhança da atual situação da artilharia presente na Ponta João Ribeiro, também as peças *Armstrong* ainda se encontram na Ponta do Morro Branco, onde é possível observar a erosão do tempo, o seu desgaste e algumas vandalizações feitas às mesmas, como se apercebe no retrato fotográfico que de seguida se apresenta.



Figura 14: Duas das três peças *Armstrong* localizadas na Ponta do Morro Branco, uma facilmente observada à esquerda, a outra encontra-se à direita.

Ao fundo observa-se a lado SO do ilhéu dos Pássaros.

Fotografia registada em novembro de 2017 cedida por Augusto Salgado

Relativamente à defesa antiaérea, existia uma divisão no Monte Sossego destinada unicamente à artilharia antiaérea. Neste local, verificava-se a existência de uma bateria contra aeronaves, acreditando-se que a essa bateria faziam parte pelo menos quatro peças de 9,4 cm e desconhecendo o número concreto de peças 4 cm (AHM-FO-006-H-32-Cx404). Durante a realização da presente dissertação, não foi possível encontrar documentação que indicasse efetivamente quantas peças constituíam a referida bateria. O que sustenta a ideia de existir pelo menos quatro peças de 9,4 cm é o facto de em 27 de agosto de 1941, o Subsecretário de Estado da Guerra ter enviado um ofício, ao Comando Militar de Cabo Verde, a informar que seguiria para S. Vicente quatro plataformas para a bateria antiaérea de 9,4 cm, pedindo ainda o estudo antecipado para a instalação das mesmas no cimo do Monte Sossego. Apesar do que se apresenta neste ofício, também não foi possível clarificar se efetivamente o mesmo aconteceu e se as plataformas foram equipadas com as respetivas peças (AHU-548, 1/D1, GM, 1936-1943, Batalhão Expedicionário a Cabo Verde).



Figura 15: Oficiais do Exército e da Marinha nas peças do Monte Sossego.

Fotografia de Boaventura Horta em 21 março de 1943. Nesta fotografia observamos duas das peças para combate antiaéreo.

Fonte: (blogueforanadaevaotres.blogspot.com)

Para a defesa aérea, tinha-se então, duas distintas unidades: a Bateria de Artilharia Contra Aeronaves (B.A.C.A.) 9,4 cm e a B.A.C.A. 4 cm. A primeira apenas com peças de artilharia no Monte Sossego e a segunda com peças no fortim d'El-rei, Monte Santo António e igualmente no Monte Sossego (AHM-F0-037-518-CV).

Relativamente ao propósito e à forma de atuação destas duas distintas unidades, o Ministério da Guerra envia uma informação no dia 5 de janeiro de 1944 a fim de explicar como estas mesmas peças, que também existiam em Lisboa, operavam. A defesa antiaérea de Lisboa seria igualmente assegurada através de peças de 9,4 cm e 4 cm. No caso da capital, as peças de 9,4 cm estabeleciam uma barreira que dificultaria o ataque a determinados pontos sensíveis pelos aviões inimigos. Por outro lado, e relativamente às peças de 4 cm, estas serviriam para a defesa destes mesmos pontos sensíveis, alvejando os aviões que conseguissem atravessar a barreira e sobre eles se dirigissem (AHM-F0-029-10-Cx365).

A B.A.C.A. 9,4 cm teria como missão assegurar a defesa da ilha e, em especial, da Cidade do Mindelo e da baía do Porto Grande, cooperando eventualmente com o combate terrestre em apoio do comando. No que concerne à B.A.C.A. 4 cm, dispõe-se da informação de que esta teria como missão assegurar a defesa da Cidade do Mindelo e a própria proteção da B.A.C.A. 9,4 cm, cooperando eventualmente no combate terrestre na defesa das posições em que ambas as unidades assentavam (AHM-F0-037-518-CV).

Ao examinar o Porto Grande, vemos que qualquer navio para o alcançar terá de penetrar e navegar pelo canal formado pela ilha de São Vicente com a de Santo Antão, conforme se apresenta na **Figura 7**. Este canal era percorrido por uma forte corrente de N/NE para S/SO. O Porto Grande poderia começar a ser batido pela artilharia de qualquer vaso de guerra, antes da sua entrada no canal e isso conduz, portanto, à obrigação de instalar baterias de costa que forçassem esses navios a manterem-se a uma distância tal que a sua artilharia não pudesse alcançar o objetivo, ou a impedi-los de forçar os canais e vir atacar diretamente o Porto Grande. Precisamente para impedir esta possibilidade de ataque, foi solicitado a colocação de quatro peças fixas (duas em cada extremidade do canal) em Santo Antão e São Vicente de modo a bloquear as entradas no canal, não tendo a informação se as mesmas foram cedidas. Contudo, ao que tudo indica, acredito que efetivamente essas solicitações teriam sido alvo de aprovação na metrópole (AHM-F0-029-10-Cx365).

A defesa do Porto Grande far-se-ia, com segurança, interdizendo a navegação inimiga no canal com artilharia de médio calibre (alcance de 22 quilómetros) colocada convenientemente dum e outro lado das entradas N/NE e S/SO do canal, nas ilhas de Santo Antão e São Vicente. A defesa de S. Vicente está, portanto, conjugada com a de Santo Antão, não se devendo permitir a ocupação de Santo Antão uma vez que o inimigo disporia de um centro de reabastecimento de víveres importante e de água e, paralelamente, privaria S. Vicente destes abastecimentos vitais e porque a instalação de artilharia em Santo Antão poderia ser utilizada pelo inimigo, o que interdiria a navegação no canal e serviria de arma de ataque contra o Porto Grande.

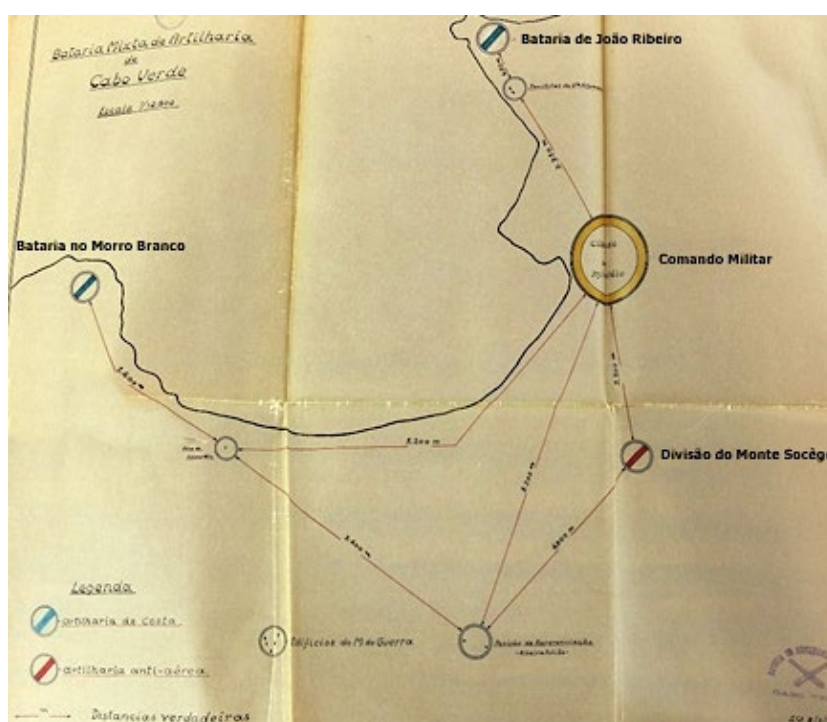


Figura 16: Bateria Mista da Artilharia de Cabo Verde, escala 1:12.500.

À luz do que foi mencionado anteriormente relativamente à defesa do Porto Grande, o Comando Militar da ilha de São Vicente encontrava-se na cidade do Mindelo, ter-se-ia duas baterias de costa, uma no Morro Branco e outra em João Ribeiro. O combate contra aviões era efetuado principalmente a partir do Monte Sossego, onde existiria a Divisão de combate antiaéreo e as respetivas peças.

Fonte: (AHM-FO-006-H-32-Cx404), editada pelo autor.

Capítulo 4. Envolvimento da Marinha na colónia de Cabo Verde

Durante todo o decorrer da Segunda Guerra Mundial, a colónia de Cabo Verde sempre passou vastas dificuldades, nomeadamente a nível económico, uma vez que a própria tinha de assegurar o pagamento para ser provida de armamento. Esta conclusão é facilmente percebida ao analisar um ofício do Ministro das Colónias, remetido em maio de 1940 (AHU-2965, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios). Segundo o Ministro, era doutrina assente de que não se poderia enviar armamento para as colónias caso estas não o pagassem de imediato ou a prazos. Assim sendo, as colónias teriam de suportar o encargo do seu armamento, sem poderem contar com outro auxílio da metrópole que não seja preços de favor em relação a certas e determinadas armas mais antigas. Era de extrema dificuldade para as colónias, mesmo as menos desfavorecidas, que não era o caso de Cabo Verde, assegurar recursos financeiros que lhes permitissem armar-se e, além disso, sustentar uma força armada que se encontrava praticamente desarmada.

Observa-se então que cada uma das nossas colónias teria de tomar decisões de modo a conseguir aproveitar da forma mais eficiente possível os recursos financeiros de que dispunha. No caso concreto de Cabo Verde, sendo esta uma das colónias que mais dificuldades passava, nomeadamente no que consistia em alimentação e víveres para a população, como pode ser observado no ofício de 27 de novembro de 1940 dirigido à Direção Geral de Fazenda das Colónias (*idem*). A situação da Colónia era de elevada gravidade durante este período, caracterizando-se por uma época de carências e fome nas ilhas de Cabo Verde. É de destacar que o próprio Porto de São Vicente estaria a atravessar uma das suas alturas mais críticas e de menos movimentação. Relembra-se aqui que a maior parte da população da Cidade do Mindelo vivia do Porto Grande. Com o porto parado e sem movimento muitas pessoas ficaram sem trabalho. Aliado a estes factos, todas as ilhas estariam a perder grande parte das suas sementeiras. Estaria então instalada uma situação bastante preocupante na Colónia: por um lado, esta teria de assegurar as condições para a sobrevivência da população; por outro, era necessário assegurar-se meios e fundos financeiros para o seu armamento.

É neste contexto que surge um dos mais nobres envolvimento da nossa Marinha na colónia cabo-verdiana. Para exemplificar este ponto de vista, irei utilizar um ofício dirigido ao Ministro da Marinha no dia 20 de janeiro de 1940, por parte do Ministro das

Colónias (*idem*). Devido à falta de navegação em cima mencionada, o arquipélago de Cabo Verde estava fortemente privado de víveres alimentares. No caso deste ofício é relatado a falta de açúcar. Consequentemente, para suprimir esta necessidade, a colónia era obrigada a adquirir o açúcar com preços bastante inflacionados, devido à grande procura por parte da colónia e à pouca forma que esta tinha para o adquirir. Existia em Angola cerca de 2000 toneladas de açúcar que aguardavam transporte para Cabo Verde. Este transporte não se verificava devido à falta de possibilidades de muitos navios pararem na colónia. Neste cenário atua então a Marinha: dentro das suas possibilidades de planeamento e de recursos concretizaria este transporte, por forma a evitar que as colónias gastassem mais meios financeiros em produtos inflacionados vindos de fora quando poderiam apenas adquiri-los através de outras colónias em condições e preços bastante mais acessíveis.

O próximo ponto que se abordará, embora não envolva Cabo Verde diretamente, envolve outras colónias, nomeadamente as do Oriente, mais especificamente Macau. Segundo a informação recolhida, foi esta a colónia que mais beneficiou com o aspeto que será relatado. Aborda-se aqui esta temática, embora não vá totalmente ao encontro à temática de Cabo Verde, devido ao facto de ter sido um serviço que a Marinha prestou para o bem colonial no decorrer da Segunda Guerra Mundial.

Segundo vários ofícios, todos datados de outubro de 1941, o serviço telegráfico de e para o Oriente estava com alguns problemas, estando as comunicações fortemente condicionadas devido a deficiências da Companhia Portuguesa Rádio Marconi. Era através da Rádio Marconi que se realizavam a vastíssima maioria das comunicações. Tendo em atenção a importância que revestia regularizar as comunicações radiotelegráficas entre a Metrópole e as colónias e, considerando que essa regularização não existia momentaneamente através das estações da Companhia Portuguesa Rádio Marconi e as colónias do Oriente, foi solicitado e aceite, o favor de se utilizar para estes efeitos a Rádio Marinha. Segundo os registos a que tive acesso (AHU-2966, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios), este problema teria sido rapidamente resolvido e a utilização da Rádio Marinha não teria excedido mais do que um mês. Independentemente da curta duração, o serviço prestado foi exemplar, sendo reconhecido através de um ofício do Ministério das Colónias para o Ministro da Marinha, a 31 de outubro de 1941. O Ministro das Colónias acentuou a forma como o pessoal da estação radiotelegráfica de Monsanto diligenciou sempre receber todo o serviço com a máxima dedicação, dizendo ainda que o próprio teve

várias ocasiões para apreciar a boa vontade e dedicação de todo o pessoal do serviço, que muito concorreram para a eficiência e perfeita regularidade das comunicações imperiais.

Para além do que já foi referido em capítulos anteriores, a respeito do envolvimento da Marinha na defesa de Cabo Verde, como por exemplo a tentativa de atribuição de um contratorpedeiro ou aviso permanente no arquipélago, bem como assegurar sempre vapores para todas as diversas operações navais já mencionadas, a Marinha foi também um dos órgãos extremamente responsáveis pela vigilância da colónia. Todas as mudanças de estratégia referentes à vigilância das ilhas estariam sujeitas à avaliação, opinião e, em alguns casos, à aprovação pelo Ministro da Marinha. No caso concreto de São Vicente, é dirigido uma correspondência ao Gabinete do Ministro da Marinha no dia 6 de agosto de 1941, remetido pelo Gabinete do Ministro das Colónias (*idem*), informando e justificando a alteração do sistema de vigilância. Segundo consta, teria sido abandonado o antigo sistema de vigilância devido ao facto de se considerar dispendioso e por não ter resultado prático. A Capitania da colónia teria classificado o mesmo como inútil. Este antigo sistema consistia essencialmente em assegurar a vigilância das costas das ilhas, em terra, por pessoal da colónia.

O Governador de Cabo Verde explicou ao Ministro das Colónias que o novo sistema de vigilância seria também executado em terra, permanentemente, pela guarnição militar, pela população e por diversos funcionários, espontânea e gratuitamente, tendo sido tomadas providências tendentes a facilitar as comunicações radiotelegráficas que seriam necessárias fazer. Era sabido que alguns submarinos visitavam São Vicente de passagem ou pairando durante a noite, procurando lugares abrigados, geralmente por pouco tempo. Nestes locais onde este facto se verificasse, foi montada uma vigilância permanente mais assídua, embora na altura a que se refere este ofício já não existisse avistamentos há cerca de um mês.

Após a explicação deste novo sistema de vigilância que estaria em uso na altura, o Governador, através do Ministro das Colónias, pede instruções ao Ministro da Marinha se deverá ou não continuar com este sistema, ou se deveria restabelecer o antigo. Informa ainda que não prevê que com o antigo sistema se fosse obter qualquer melhoria de resultados visto que, além de outras razões, de pouco serviria estabelecer linhas unindo os observadores se não existir uma rede telefónica ao longo das costas. Solicitou-se que a opinião do Ministro da Marinha fosse comunicada ao Gabinete do Ministro das Colónias a

fim de serem dadas instruções ao Governador. Infelizmente, essa mesma opinião, que seria o veredicto final de como se iria efetuar a vigilância na Colónia, não constava nas pesquisas realizadas. Contudo, tendo em conta alguns acontecimentos e episódios envolvendo submarinos, navios de guerra e a forma como são retratadas estas situações, em tudo leva a crer que teria sido concedido autorização ao Governador da Colónia para a continuação do uso deste novo sistema de vigilância. Esta possibilidade está sustentada uma vez que em todos os relatos estariam sempre presentes e atentos os olhares da população. Este facto não é de todo esclarecedor porque efetivamente estes poderiam sentir mais curiosidade do que dever de se manter atentos a movimentos do inimigo. Acredito que a população estaria mais voltada para a segunda opção, especialmente em São Vicente, porque tinha sido das ilhas que mais teria sentido os efeitos destes conflitos e episódios bélicos.

Conclusões

Em jeito de conclusão, pode referir-se que Portugal disponibilizou bastantes meios, tanto a nível de material como de pessoal, para a defesa da colónia de Cabo Verde. Após a recolha de elementos informativos necessários à realização desta dissertação, conclui-se que, efetivamente, a metrópole demonstrou um imenso empenho para que pudesse atender às necessidades da colónia cabo-verdiana, apesar das imensas lacunas em meios humanos e materiais, especialmente no que concerne à ilha de São Vicente, onde se verificava uma maior conveniência em garantir como segura.

É ainda possível perceber que as ilhas, em especial a de São Vicente, que foi o objeto central deste estudo, não estavam inicialmente preparadas com meios militares para fazer face às necessidades no caso de um ataque por qualquer um dos beligerantes. A maioria dos meios que no início do conflito existiam na ilha teriam sido ainda da altura da Primeira Guerra Mundial. Inicialmente, para a defesa do Porto Grande, existiam apenas peças de artilharia no Morro Branco (duas *Armstrong* 15/28) e no ilhéu dos Pássaros (uma *Armstrong* 76 e outra *Canet*), estando as primeiras num estado de conservação bastante desfavorável. Por outro lado, para travar o ataque de submarinos, observava-se, entre o ilhéu dos Pássaros e o Morro Branco, uma rede metálica por forma a criar a “barreira” para aqueles que pretendiam alcançar o Porto Grande dos setores de NO. No que concerne à segurança da entrada NE do porto, apenas se contava com a patrulha de pequenos navios artilhados, a qual era feita diariamente.

No decorrer do conflito, foi notória a necessidade de proceder a algumas melhorias e otimizações de armamento. Consequentemente, foi posteriormente colocado na Ponta João Ribeiro duas peças *Schneider Canet* 15/45 e outra do mesmo tipo no Morro Branco; as antigas *Armstrong* 15/28 teriam sido desviadas e provavelmente colocadas em locais para efeitos meramente decorativos. Por último, a defesa costeira do Porto ficou concluída, a nível de peças de artilharia em São Vicente, quando a *Schneider Canet* existente no Morro Branco foi transportada para João Ribeiro, ficando assim, todas as *Schneider Canet* 15/45 na referida posição, sendo o Morro Branco dotado de três peças *Armstrong* de 12 cm. Deste modo, verificou-se então, três peças em ambos os limites continentais do Porto Grande, uma defesa bastante mais coesa e fortalecida.

É ainda pertinente referir que pode estimar-se que o movimento final de peças na Ponta João Ribeiro terá ocorrido entre finais de 1941 e inícios de 1942, sendo que se iniciou a construção da plataforma destinada à última peça no dia 6 de dezembro de 1941. Relativamente ao Morro Branco, sabe-se que a sua última peça foi enviada pelo vapor *Colonial*, no dia 15 de agosto de 1941, entre outro material e algum pessoal militar, estimando-se então que esta peça teria sido instalada na referida posição no final de 1941. Segundo a documentação, pode concluir-se que o Morro Branco teria sido o primeiro espaço a estar completo no que diz respeito ao emprego de peças de artilharia de costa.

Estima-se ainda que em 1942 já existiria todo o armamento para a defesa do Porto Grande instalado e, é factual que cerca de um ano mais tarde a batalha do Atlântico central já estaria parada, devido à enorme onda de destruição de U-Boats por parte dos Aliados, entre março e maio do referido ano. Nesta altura, o Eixo estava já encurralado no conflito. Pode questionar-se sobre o proveito que estas peças efetivamente tiveram, uma vez que não existe registo de ameaça naval inimiga a partir desse mesmo ano, dando assim a ideia de que existiu uma tardia resposta ao perigo que a ilha enfrentava. Apesar do apresentado e uma vez que Cabo Verde foi sempre uma das maiores prioridades do Governo, o atraso na cedência destas peças pode, certamente, prender-se com o facto de que a metrópole não tinha como o fazer mais cedo. Destaca-se que, efetivamente, teria sido bastante proveitoso para a ilha ter na sua posse este armamento ainda antes de 1941.

É de referir que foram realizados inúmeros estudos e relatórios onde era examinado ao detalhe as situações que poderiam comprometer a integridade da ilha de São Vicente, ou seja, o pessoal militar que na ilha prestava serviço procedeu à execução de diversos trabalhos por forma a assegurar a defesa do local. Focando especial atenção na defesa do Porto Grande, conclui-se que em 1942 este estaria bem defendido. A conjugação dos meios de defesa que junto ao Porto Grande existiam, asseguravam a defesa e eram capazes de repelir a ação do inimigo. Para este efeito, era também extremamente importante considerar o conjunto de defesas da sua ilha vizinha, a ilha de Santo Antão.

Acredito que onde a ilha estaria mais fragilizada seria, sem dúvida, no que diz respeito à defesa contra meios aéreos, uma vez que existia na metrópole alguma falta de meios e pessoal especializado nesta área. Sem os recursos necessários na metrópole, esta não teria como fornecer estes meios considerados importantes à ilha. Apesar da presença de várias peças para combate antiaéreo, estas mostravam-se em inúmeras vezes

inutilizáveis, devido à rapidez com que é feita a guerra aérea. Segundo as pesquisas, várias foram as vezes em que não se conseguiu combater os aéreos com os instrumentos disponíveis, uma vez que seria necessário algum tempo para que estes estivessem prontos para disparar, e na guerra aérea esse tempo é bastante reduzido.

Relativamente a unidades navais na colónia, sabe-se que foi requerido, entre outros meios, um contratorpedeiro ou um aviso permanentemente atribuído às ilhas de Cabo Verde no decorrer do conflito. Todavia, não foi possível assegurar estes mesmos meios de forma permanente. Pode verificar-se que a partir de 1940 o dispositivo de navios em Cabo Verde ficou bastante mais completo, existindo, realmente, um cuidado em dotar a colónia de meios navais. Em 1939, apenas se possuíam avisos nas ilhas, como se observa no **Apêndice A**. Aditivamente, verifica-se que, neste mesmo ano, existiram longos períodos onde a colónia não tinha qualquer navio. Os contratorpedeiros começaram somente a ser empenhados em 1940. Por fim, nota-se ainda que, a partir da mesma data, foram empenhados mais meios, resultando numa redução dos períodos sem qualquer navio nas ilhas.

Com a exploração dos diversos arquivos históricos portugueses, é ainda possível concluir que o pessoal que nas ilhas de Cabo Verde prestava serviço, o terá feito com o maior dos sentimentos de dever e defesa da pátria, uma vez que observei inúmeros relatórios e estudos das ilhas, feitos de forma exemplar e assentes em pilares que ainda hoje se tomam como fulcrais. Todas as hipóteses inerentes a ataques por parte do inimigo estavam extremamente bem estudadas e apresentadas assim como as necessidades que as ilhas tinham em garantir a total soberania da colónia a Portugal.

Não se pode concluir esta dissertação sem referir o grande envolvimento da população das ilhas, sabendo que Cabo Verde sempre passou por várias dificuldades, certamente sentidas na sua grande maioria pela população. Apesar destes inconvenientes, pelos quais passou a população das ilhas de Cabo Verde, parece ser possível garantir que estes homens e mulheres que em Cabo Verde viviam, de tudo fizeram para manter a integridade da colónia. Tive a oportunidade de recolher inúmeras fontes de informação que permitem concluir que a população das ilhas foi, indubitavelmente, uma grande ajuda para o favorável desenrolar do conflito. Esta população participava ativamente na vigilância da costa e sempre se manteve atenta a comportamentos e situações que poderiam ter colocado em causa a integridade da colónia. Efetivamente, a metrópole sabia que poderia contar com

o povo cabo-verdiano, o qual sempre se mostrou capaz e com uma excelente conduta às exigentes necessidades da guerra.

Como foi mencionado no decorrer deste estudo, a importância de Cabo Verde foi imensamente reconhecida, não só pela metrópole como pelos Aliados e mesmo pelo Eixo. Por um lado, os Aliados tinham um interesse bastante forte em manter sobre a sua soberania as ilhas de Cabo Verde. Por outro, os países constituintes do Eixo também tinham o seu forte interesse nas ilhas de Cabo Verde, não só por motivos estratégicos e logísticos como por questões de assegurarem a sua batalha Atlântica. Deste modo, pode, sem sombra de dúvida, concluir-se que esta antiga colónia portuguesa foi um pilar crucial e fundamental para a Guerra pelo controle do Atlântico, assumindo extrema importância.

Durante a realização desta dissertação, foram sentidas algumas dificuldades e limitações. A primeira que pretendo destacar relaciona-se com o estado de confinamento em que se encontrou o nosso país. Contudo, consegui coletar um vasto conjunto de informações e documentos, alguns cedidos pelo orientador desta dissertação, no âmbito de algumas pesquisas e trabalhos realizados pelo mesmo. Com o estado de confinamento, a interdição de circular na via pública e o fecho de praticamente todos os fornecedores de serviços, a recolha de informação ficou estagnada por longos períodos. Ainda assim, acredito que tinha na minha posse informações bastante relevantes para o projeto que realizei, recolhidas antes de surgir o surto epidémico e o confinamento. Outra das dificuldades sentidas, esta inerente a todos os que trabalham a História, consiste no facto de que por diversas vezes, as pesquisas feitas pelos historiadores consistem em relatos de intenções e de ações que seriam aconselhadas ou até mesmo opiniões e vontades, contudo, sem apresentarem qualquer valor assertivo, não permitindo retirar em alguns destes qualquer juízo verídico e fundamentado.

Acredito que esta investigação tenha mostrado novas vias de trabalho, abrindo assim vários outros caminhos para futuros projetos e pesquisas. De facto, esta dissertação é pioneira no estudo da defesa de Cabo Verde no decorrer da Segunda Guerra Mundial. Embora o objetivo principal desta dissertação tenha sido a defesa do Porto Grande de São Vicente, apresentam-se ainda informações bastante pertinentes e de carácter inovador sobre várias outras ilhas de Cabo Verde, aprofundando assuntos que não estão diretamente relacionados com São Vicente. Tendo em conta algumas informações que constam desta dissertação, nomeadamente (aspetos que se apresentam sobre as várias ilhas, diversos

acontecimentos descritos, não só em São Vicente mas em muitas outras ilhas da colónia, aspetos de atividade em Cabo Verde no decorrer do conflito, entre outros), sugiro, como futuros trabalhos, uma continuação deste projeto alastrando-o a outras ilhas de Cabo Verde, de modo a desenvolver alguns destes temas que foram apenas brevemente abordados na presente monografia.

Referências Bibliográficas

Manuscritas

Arquivo Histórico Militar

FO-037-518-CV

FO-006-H-32-Cx404

FO-6-B-22-Cx12

FO-037-519-CV

FO-6-D-22-Cx522

FO-029-10-Cx365

Arquivo Histórico Ultramarino:

2965, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios

2966, 1A, MU, GM, MÇ, 1940-1941, Cópias Ofícios

548, 1/D1, GM, 1936-1943, Batalhão Expedicionário a Cabo Verde

Biblioteca Central de Marinha:

AH-2

Bibliografia

Anais do Club Militar Naval (1941), nº05 e 06, *A crise política do Mundo e a Guerra Naval*, Lisboa.

Antunes, J. F. (1995), *Roosevelt, Churchill e Salazar (A Luta Pelos Açores 1941-1945)*, Alfragide, ediclube.

D'Oliveira, E. e Salgado, A. (2020). *Submarinos à vista em Cabo Verde (1941)*. Revista de Marinha, Lisboa, Editora Náutica Nacional.

Ferreira, L. É. (1997). *Cabo Verde*, Lisboa, U. Aberta.

Gomes, A. S. (2018). *Cabo Verde e a Segunda Guerra Mundial*, Lisboa, Chiado Books.

- Junior, R. L. P. e Dougherty, J. E. (2003). *Relações Internacionais , As Teorias em Confronto*, 2ªed., Lisboa, Gradiva.
- Mahan, A. T. (1890), *The Influence of Sea Power upon History* (New editions), Nova Iorque, Dover Publications.
- Ordens da Armada - 1939 a 1945.
- Ramalho, J. L. P. (1992), *A Estratégia de Futuro da OTAN e a Posição de Portugal*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Ribeiro, A. M. F. da S. (2011), *Mahan e as marinhas como instrumento político*, <https://www.revistamilitar.pt/artigo/569>, acedido em fevereiro de 2020.
- Salgado, A. (2020), *Cabo Verde e a LATI na Batalha do Atlântico Sul*, Revista NAVIGATOR (no prelo).
- Salgado, A. e Telo, A. (2019), *A Grande Guerra no Atlântico Português*, Porto, Fronteira do Caos.
- Sommerville, D. (2008), *The Complete Illustrated History of World War Two: An Authoritative Account of the Deadliest Conflict in Human History with Analysis of Decisive Encounters and Landmark Engagements*, Wingston, Anness Publishing , Lorenz Books.
- Telo, A. J. (1987), *Portugal na Segunda Guerra*, Lisboa, Perspectivas e Realidades.
- Telo, A. J. (1993), *Os Açores e o controlo do Atlântico*, Vila Nova de Gaia, Edições Asa.
- Violante, A. R. (2016), *A teoria do poder marítimo de Mahan: uma análise crítica à luz de autores contemporâneos*, Revista Da Escola de Guerra Naval, <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/182/144> acedido em março de 2020.

Apêndice A – Navios da Armada em Cabo Verde (1939-1942)

1939																																			
JAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
	S. Vicente (Porto Grande)																																		
FEV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28							
	S. Vicente (Porto Grande)																																		
MAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
							Santiago (Praia)			Ilha Brava	São Nicolau			Tarrafal	St. António (Praia de Sal)	S. Vicente (Porto Grande)																			
ABR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
MAI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
JUN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
																					Pequena Colónia - Porto Grande		Pequena Colónia - Praia												
																					S. Vicente		Santiago												
																					S. Vicente		Santiago (Praia)												
JUL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
AGO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
SET	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
							S. Vicente (Porto Grande)					S. Nicolau	Sal	Maio	Fogo	S. Vicente (Porto Grande)																			
												Boa Vista	Santiago	Brava																					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
OCT							S. Vicente (Praia Grande)								SAL			S. Vicente (Praia Grande)								Santiago (Praia)									
	S. Vicente (Porto Grande)																S. Vicente (Porto Grande)																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
NOV	SAL			S. Vicente (Porto Grande)											Santiago (Praia)	Sal			S. Vicente (Porto Grande)											Santiago (Praia)					
	S. Vicente (Porto Grande)																											Santiago (Praia)						S. Vicente (Porto Grande)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
DEZ	Sal	S. Vicente												Sal			Santiago (Praia)			S. Vicente															
	S. Vicente (Porto Grande)																														Porto Grande				

Legenda:

Navio Escola *Sagres*
 Aviso de 2ª Classe *Pedro Nunes*
 Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*
 Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*
 Aviso de 2ª Classe *República*
 Aviso de 2ª Classe *Gonçalves Zarco*
 Aviso de 2ª Classe *João de Lisboa*
 Contratorpedeiro *Vouga*
 Contratorpedeiro *Tejo*



A defesa de Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial.

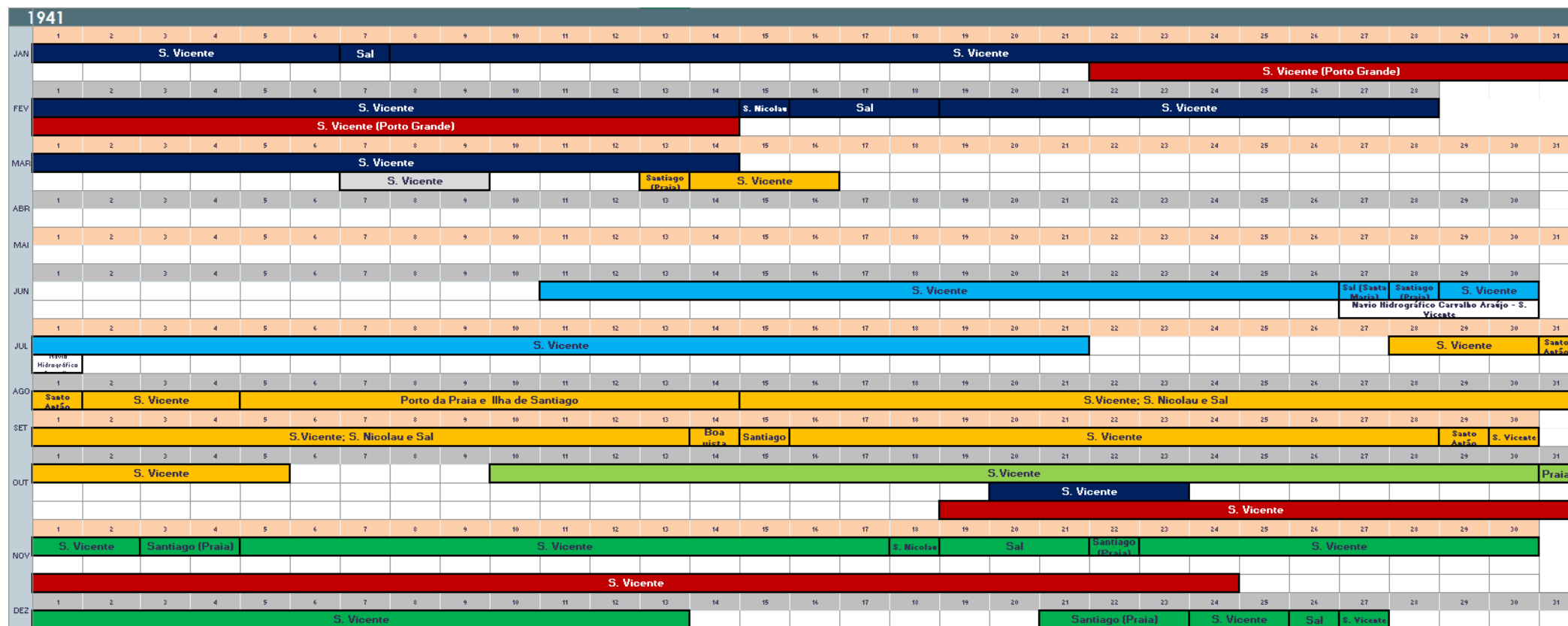
1940																																						
JAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	S. Vicente													S. Vicente																S. Vicente (Porto Grande)								
FEV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29									
	S. Vicente (Porto Grande)																	Santiago (Praia)	Ilhéu Luís Carreira	Furnas da Brava	S. Vicente (Porto Grande)			Sal	S. Vicente (Porto Grande)													
MAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	S. Vicente (Porto Grande)			S. Vicente										Santiago (Praia)			Sal (Santa Maria)			Santiago (Praia)			Santiago (Tarfal)		Santiago (Praia)		Sal (Santa Maria)		Santiago (Praia)									
ABR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
	Santiago (Praia)			S. Vicente																	Santiago (Praia)					S. Vicente					Porto Grande							
MAI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	Porto Grande	S. Vicente										Furna Brava			Sal	Sal (Santa Maria)	Santiago (Praia)			S. Vicente																		
JUN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
						S. Vicente							S. Nicolau (Porto da Primavera)			Santiago (Praia)		Sal (Murdeira)		Sal (Santa Maria)		Santiago (Praia)		Furna		Fogo da Fimela	Santiago (Praia)		S. Vicente									
JUL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	S. Vicente																									S. Vicente (Porto Grande)												
AGO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	Santiago (Praia)					Porto Grande e Tarrafal													Santiago (Praia)	Sal (Santa Maria)	S. Vicente (Porto Grande)		S. Vicente															
SET	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
	S. Vicente				S.N. (Drenica)	Santiago (Praia)	Sal (Santa Maria)	S. Vicente										Sal (Santa Maria)				S.N. (Drenica)	S. Vicente															
OCT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
							S. Vicente			Sal (Santa Maria)		S. Vicente (Porto Grande)																		S. Vicente								
NOV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								
	S. Vicente (Porto Grande)																							S. Vicente								Sal			S. Nicolau		S. Vicente	
DEZ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
	S. Vicente																	S. Nicolau		Sal		S. Nicolau		S. Vicente														

Legenda:

Navio Escola *Sagres*
 Aviso de 2ª Classe *Pedro Nunes*
 Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*
 Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*
 Aviso de 2ª Classe *República*
 Aviso de 2ª Classe *Gonçalves Zarco*
 Aviso de 2ª Classe *João de Lisboa*
 Contratorpedeiro *Vouga*
 Contratorpedeiro *Tejo*



A defesa de Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial.



Legenda:

Navio Escola *Sagres*
 Aviso de 2ª Classe *Pedro Nunes*
 Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*
 Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*
 Aviso de 2ª Classe *República*
 Aviso de 2ª Classe *Gonçalves Zarco*
 Aviso de 2ª Classe *João de Lisboa*
 Contratorpedeiro *Vouga*
 Contratorpedeiro *Tejo*



A defesa de Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial.

1942																																
JAN	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
																											S. Vicente (Porto Grande)					
FEV	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28				
	S. Vicente (Porto Grande)																															

Legenda:

Navio Escola *Sagres*
 Aviso de 2ª Classe *Pedro Nunes*
 Aviso de 1ª Classe *Bartolomeu Dias*
 Aviso de 1ª Classe *Afonso de Albuquerque*
 Aviso de 2ª Classe *República*
 Aviso de 2ª Classe *Gonçalves Zarco*
 Aviso de 2ª Classe *João de Lisboa*
 Contratorpedeiro *Vouga*
 Contratorpedeiro *Tejo*



Apêndice B – Unidades do Exército mobilizadas para Cabo Verde durante a Segunda Guerra Mundial

Ilha de São Vicente
Comando Militar de Cabo Verde
Comando do Regimento de Infantaria nº23
1.º Batalhão Expedicionário do Regimento de Infantaria nº5 (Caldas da Rainha)
1.º Batalhão Expedicionário do Regimento de Infantaria nº7 (Leiria)
1.º Batalhão Expedicionário do Regimento de Infantaria nº15 (Tomar)
Bateria de Artilharia de Costa nº1
Bateria de Artilharia de Costa nº2
Bateria de Artilharia Contra Aeronaves 9,4 cm
Bateria de Artilharia Contra Aeronaves 4 cm
Bateria de Referenciação (Deteção de Aeronaves)
2.ª Companhia de Sapadores Mineiros do Regimento de Engenharia nº2
Apoio de Serviços:
Parque de Engenharia
Tribunal Militar
Hospital Militar Principal de Cabo Verde
Depósito de Subsistência e Material
Laboratório de Análise de Águas
Depósito Sanitário
Secção de Padaria

Ilha do Sal
Comando do Regimento de Infantaria nº24
1.º Batalhão Expedicionário do Regimento de Infantaria nº2 (Abrantes)
1.º Batalhão Expedicionário do Regimento de Infantaria nº11 (Setúbal)
3.ª Bateria de Artilharia Contra Aeronaves